OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL i TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 15 stycznia 1939 r.

ROK VIII NR 1

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VIII | GDYNIA, 15 stycznia 1939 r. | NR 1

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

ROK 1938 W OBROTACH ZAMORSKICH PORTU GDYŃSKIEGO

Na tle zniżkowej tendencji obrotów ogólnoświatowych obroty handlu zagranicznego Polski w 1938 roku wykazuje wzrost. Bilans handlu zagranicznego Polski za jedenaście pierwszych miesięcy ub. r. wyniósł wartościowo po stronie przywozu 1.188.383 tys. złotych (1.143.577 tys. zł w I — XI 1937 r.) oraz po stronie wywozu 1.061.812 tys. zł (1.086.961 tys. zł w I — XI 1937 r.) Światowy spadek cen surowców i artykułów spożywczych wywarł niewątpliwie swój wpływ na kształtowanie się naszych stosunków handlowych z zagranicą. W 1938 roku (okres I — XI) obserwujemy poważny ok. 10%-owy spadek przywozu wagowego, przy jednoczesnym wzroście wywozu wagowego. Tendencja spadkowa cen artykułów przywozowych była nieco większa aniżeli wywozowych. Zjawisko to niewątpliwie musiało wpłynąć na zniżkowe kształtowanie się wartości towarów, przeładowanych przez port gdyński:

Wartość w 1000 zł przywozu zam. przez Gdynię (G. U. S.)

I—XI 1938 r. — 639.842
I—XI 1937 r. — 658.950

Wywóz przez port gdyński kształtował się nieco korzystniej:

Wartość w 1000 zł wywozu zam. przez Gdynię (G. U. S.)

I—XI 1938 r. — 441.979
I—XI 1937 r. — 437.255

Podkreślane już na tym miejscu wielokrotnie zjawisko stabilizacji obrotów portu szczególnie jaskrawo występuje w roku ub. Nie mając ostatecznych danych z rozwoju handlu zagranicznego Polski za 1938 r. nie wolno nam jeszcze precyzować udziału w nim portu gdyńskiego. Pomimo to niewiele omylimy się twierdząc, iż w roku ubiegłym nie należy oczekiwać poważniejszego wzrostu udziału portu gdyńskiego w handlu zagranicznym R. P., a nawet możliwy jest spadek.

Porty będące na ogół czułymi barometrami wymiany międzynarodowej najszybciej reagują na wszelkie zakłócenia ich normalnego rozwoju. Podobnie i w roku ubiegłym najpoważniejsze, a szczególnie interesujące nas porty kontynentu, jak Hamburg, Rotterdam, Antwerpia i szereg mniejszych portów niemieckich odczuły najwyraźniej tendencje zniżkowe handlu światowego, wykazując bardzo poważne osłabienie tempa wzrostu, a nawet w wielu wypadkach spadek swych obrotów.

Na rozwój obrotów portu gdyńskiego oprócz przyczyn czysto gospodarczych wzgl. politycznych o zasięgu ogólnoświatowym, działających podobnie, jak w portach zagranicznych, niewątpliwy wpływ wywarły również zjawiska natury politycznej w Europie Środkowej, ograniczające rozwój tranzytu najpoważniejszego klienta portu.

Bardziej dokładne oświetlenie tego zjawiska wobec braku ostatecznych danych podane zostaną nieco później.

Już to pobieżne zanalizowanie najistotniejszych czynników, mogących mieć wpływ na obroty portu, ułatwia nam zrozumienie tendencji rozwojowych obrotów portu gdyńskiego, które w roku ubiegłym wykazały bardzo

nieznaczny wzrost. Po trzyletnim okresie powolnego wzrostu obrotów w latach 1934—1936, raptownym wzroście w 1937 roku, rok 1938 wykazuje w porównaniu z obrotami w 1937 roku bardzo nieznaczny 1,8%-owy wzrost. Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego łącznie z przybrzeżnym i wnętrzem kraju drogę wodną osiągają w 1938 roku *9.311.333.8 ton*, wobec 9.147.270.9 ton w 1937 roku.

Obroty zamorskie portu wykazują nieco większy, gdyż 1.9 %-owy wzrost osiągając w roku 1938 — *9.173.437.7 ton, wobec* 9.006.176.3 ton w 1937 roku.

Najdonioślejszą rolę w obrotach zamorskich portu odgrywają przede wszystkim towary masowe, jak: węgiel, koks, drzewo, złom rudy, fosforyty, żużle Thomasa i piryty, stanowiąc ok. 85% ogólnych zamorskich obrotów portu. Od szeregu lat zwraca uwagę coraz bardziej postępujące uszlachetnianie obrotu. Podobnie zjawisko to wystąpiło również i w *roku ubiegłym:*

O ile towary masowe (jak wyżej) wykazują nieznaczny 0,6%-owy wzrost obrotów, to towary drobnicowe, jak skóry garbniki, kauczuk, surowce włókiennicze, produkty spożywcze, hutnicze, chemiczne i t. d. wzrosły o ok. 10%.

Tendencje rozwojowe obrotów towarów masowych i drobnicowych w porcie gdyńskim w ostatnim pięcioleciu ilustruje poniższe zestawienie:

rok	*Masowe* (przywóz i wywóz łącznie)	*Drobnica*
1938	7.736.963 ton	1.416.475 ton
1937	7.712.643 ton	1.293.533 ton
1936	6.592.217 ton	1.150.729 ton
1935	6.344.669 ton	1.129.775 ton
1934	6.278.836 ton	913.077 ton
1933	5.397.156 ton	708.710 ton

Na uzyskanie ogólnych zamorskich obrotów portu w 1938 roku (9.173.437.7 ton) złożył się przywóz zamorski — 1.526.535.7 ton oraz wywóz zamorski — 7.646.902 ton.

Po raz pierwszy w rozwoju obrotów portu przywóz zamorski w roku sprawozdawczym załamał się, wykazując 11.1%-owy spadek w stosunku do przywozu zam. w 1937 roku (1.718.003.7 ton).

Spadek ten spowodowała w pierwszym rzędzie najpoważniejsza pozycja towarów masowych—złom żelazny (447.013 t. w 1938 r. wobec 677.948 ton w 1937 r.). Jeden z najbardziej dziś poszukiwanych artykułów przez zbrojące się państwa — złom żelazny wobec poważnego wzrostu zapotrzebowania poszczególnych rynków jest nader niechętnie sprzedawany za granicę. Stąd poważne trudności dla polskiego nabywcy na rynkach zakupu: amerykańskim, angielskim, belgijskim, i holenderskim, naszych najpoważniejszych dostawców złomu. Z innych towarów masowych zmniejszył się w poważnym stopniu przywóz pirytów (6.043 ton w 1938 r. wobec 29.306 ton w 1937 r.) Osiągane coraz lepsze wyniki w związku z trwającymi parę lat poszukiwaniami geologicznymi i zwiększenie produkcji pirytów krajowych zmusza do ograniczeń przywozu pirytów zagranicznych.

Na szczególne podkreślenie zasługuje poważny przeszło 19% wzrost przywozu rud. Są to rekordowe wyniki w porcie gdyńskim (200.573 ton w 1938 r. wobec 168.490 ton w 1937 r.) i zarazem maksymalne obecnie granice zdolności przepustowej portu gdyńskiego dla rud. Z innych towarów masowych przywóz fosforytów (145.334 ton w 1938 r. wobec 145.393 ton w 1937 r.) oraz żużli Thomasa (66.150 ton w 1938 r. wobec 64.862 ton w 1937 r.) utrzymuje się na poziomie roku 1937 względnie wykazuje niewielki spadek (żużle Thomasa). Ogółem te pięć towarów masowych w roku sprawozdawczym wykazały przeszło 20%-owy spadek przywozu w porównaniu z rekordowymi wynikami w 1937 r. W ogólnej sumie przywozu towary masowe przeważają, stanowiąc 57%, podczas gdy drobnica — pozostałe 43%.

O ile przywóz towarów masowych w roku sprawozdawczym wykazuje spadek, to przywóz drobnicy wzrasta. W roku ubiegłym przywóz towarów drobnicowych (661.423 t.) wzrósł o 4,7% w porównaniu z 1937 r. (632.055 t.)

Kształtowanie się przywozu towarów masowych i drobnicowych w ostatnim pięcioleciu ilustruje poniższe zestawienie:

Przywóz (ton)

	Masowe	*Drobnica*
1938 r.	865.113	661.423
1937 r.	1.085.999	632.005
1936 r.	764.263	571.193
1935 r.	565.733	546.111
1934 r.	518.061	473.484
1933 r.	480.530	390.174

Spośród najpoważniejszych towarów drobnicowych na szczególne podkreślenie zasługuje niewątpliwie bawełna surowa. W roku ubiegłym przywóz bawełny sur. do portu gdyńskiego osiągnął nowe rekordowe wyniki (97.507 t. w 1938 r. wobec 93.013 t. w 1937 r.) Pomimo pewnych nieznacznych zahamowań w miesiącach wrzesień — październik roku ub. ładunki tranzytowe bawełny nie doznały poważniejszych zmian.

Z produktów roślinnych i zwierzęcych wzrasta przywóz: różnych nasion, owoców suszonych, konserw owocowych, orzechów i migdałów, kawy, kakao, korzeni, roślin i materiałów roślinnych, śledzi (świeżych i solonych) oraz tłuszczy i olejów roślinnych.

Z przetworów i surowców chemicznych wzrasta przywóz: siarki, przetworów chemicznych oraz garbników.

Doskonałe rezultaty daje przywóz: skór i kauczuku.

Spośród surowców włókienniczych oprócz wspomnianej już wyżej bawełny surowej, zwiększa się przywóz: wełny, odpadków wełny oraz juty.

Z artykułów papierniczych w roku ubiegłym zwiększył się przywóz: papy i tektury oraz celulozy.

Spośród produktów hutniczych i metalurgicznych dobre rezultaty daje przywóz: metali różnych, miedzi, cyny, cynku, wyrobów żelaznych i metalowych, maszyn, aparatów i części oraz samochodów, motocykli i części.

Grupa ta dobrze świadczy o postępującej industrializacji i motoryzacji kraju.

Zmniejszył się natomiast przywóz niektórych produktów roślinnych i zwierzęcych: nasion oleistych, ryżu surowego, owoców świeżych, herbaty, żywicy, tłuszczu zwierzęcego sur. oraz tranu.

Są to pozycje towarowe, podlegające najczęściej różnorodnym reglamentacjom.

Z surowców włókienniczych spada przywóz: odpadków bawełny, przędzy, włókienniczej, lnu, konopi, sisalu i in. oraz szmat.

Spośród produktów hutniczych i metalurgicznych zmniejsza się przywóz: żelaza surowego, oraz części wagonów i lokomotyw.

W przeciwieństwie do przywozu *wywóz zamorski* w roku sprawozdawczym (7.646.902 ton) wykazuje nieznaczny 4,9%-owy wzrost w stosunku do 1937 roku (7.288.172 ton). To tempo wzrostu jest znacznie mniejsze, aniżeli przeszło 19%-owy wzrost wywozu w 1937 r. w stosunku do 1936 r. (6.407.490 ton).

Najpoważniejsza pozycja towarów masowych wywozu — węgiel kamienny załamuje się znowu. Spadek ten, wynoszący przeszło 4% jest znacznie większy, aniżeli w 1936 roku. Wywóz węgla eksp. w 1938 r. wyniósł 5.379.499 ton wobec rekordowych wyników 5.560.207 ton w 1937 roku. Spadek ten powstał na skutek zmniejszonych wysyłek węgla w pierwszym rzędzie do Szwecji, Belgii, Danii, Holandii i Argentyny. Poważnemu zmniejszeniu ulega również wywóz koksu (127.802 t. w 1938 roku wobec 234.646 t. w 1937 r.) Rok sprawozdawczy przynosi natomiast nader rekordowe wyniki wywozu węgla bunkrowego, wykazującego ok. 67% wzrostu (1.018.622 t. w 1938 r. wobec 611.582 t. w 1937 r.) Gdynia staje się poważną stacją bunkrową na Bałtyku, zaopatrzoną ostatnio w trzy najbardziej nowoczesne pływające stacje bunkrowe. — Tarcica daje również poważny, gdyż przeszło 51%-owy wzrost wywozu (225.527 t. w 1938 r. wobec 149.243 t. w 1937 r.), ale dopiero wywóz bali i kopalniaków osiąga rekordowy ok. 100%-owy wzrost (140.400 t. w 1938 roku wobec 70.966 t. w 1937 r.), kierowany w przeważnej mierze na rynek angielski.

Rok sprawozdawczy przynosi z dawna pożądaną zmianę w wywozie zboża. Dobra koniunktura na zboże oraz wybudowany w roku 1936 elewator zbożowy pozwalają wywieźć po raz pierwszy nienotowaną dotychczas w porcie gdyńskim ilość 57.308 ton zboża.

Wywóz towarów masowych (węgla eksp., węgla bunkrowego, koksu, tarcicy, bali i kopalniaków) kształtuje się znacznie słabiej, aniżeli towarów drobnicowych, aczkolwiek towary drobnicowe na wywozie stanowią zaledwie ok. 10%, podczas gdy masowe — ok. 90%, co ilustruje poniższe zestawienie ostatniego pięciolecia:

Wywóz (ton)

	Masowe	*Drobnica*
1938 r.	6.891.850	755.052
1937 r.	6.626.644	661.528
1936 r.	5.827.954	579.536
1935 r.	5.778.936	583.664
1934 r.	5.760.775	439.593
1933 r.	4.916.626	318.536

Z bardziej cennych towarów drobnicowych wzrasta wywóz niektórych produktów roślinnych i zwierzęcych, jak: strączkowych, nasion i roślin, mąki pastewnej, ryżu wyłuszczonego, warzyw, szynek, jaj, masła, przetworów mięsnych, cukru, makuchów i melasy.

Spośród artykułów chemicznych dobre rezultaty daje wywóz bieli cynkowej oraz saletry. Z grupy drzewa oprócz już wspomnianych: tarcicy i kopalniaków, zwiększa się jedynie wywóz klepek — z produktów papierniczych uzyskuje dobre wyniki wywóz celulozy.

Spośród produktów grupy hutniczej doskonałe rezultaty daje wywóz: żelaza surowego, żelaza handlowego, blachy żelaznej i stalowej oraz blachy cynkowej. Zmniejszył się natomiast wywóz w roku sprawozdawczym: mąki ryżowej, słodu, ziemniaków, bekonów, drobiu oraz konserw warzyw.

Z grupy wytworów mineralnych oprócz wspomnianych uprzednio: węgla i koksu, obniża się również wywóz smoły i paku smołowego.

Z artykułów chemicznych zwraca uwagę załamanie się wywozu siarczanu amonu, salmiaku, karbidu, soli potasowej i farb.

Z produktów drzewa zmniejsza się wywóz: dykt i fornierów, mebli giętych oraz wyrobów koszykarskich.

Spośród produktów hutniczych rok sprawozdawczy przynosi spadek wywozu: metali różnych, wyrobów żelaznych i metalowych, szyn kolejowych, rur żeliwnych i żelaznych, naczyń emaliowanych, oraz cynku.

Pomimo stosunkowo minimalnego wzrostu obrotów, rok 1938 dla portu był nowym okresem nader intensywnej pracy. Zwiększone granice Rzeczypospolitej i postępujące stale uprzemysławianie kraju zamykają rok ten dla portu pod znakiem dobrej koniunktury.

Z. T.

MIĘDZYNARODOWA ŻEGLUGA MORSKA W ROKU 1938

„Scandinavian Shipping Gazette“ w specjalnym numerze noworocznym poddaje w szeregu artykułach szczegółowej analizie sytuację żeglugową w roku 1938.

Czołowym problemem. który jakkolwiek aktualny od lat nabrał szczególnej wagi w ostatnich czasach, jest zagadnienie czy żegluga morska będzie w możności zachować swój charakter prywatnego przemysłu, opartego na duchu przedsiębiorczości i odpowiedzialności poszczególnych armatorów.

Shipping, jako najbardziej międzynarodowy instrument handlu, ulega oczywiście w wysokim stopniu perturbacjom, zachodzącym w systemach polityki handlowej, która opierając się coraz intensywniej na koncepcji dwustronnej wymiany i rozrachunku, staje się tym samym przeciwniczką tradycyjnej koncepcji handlu międzynarodowego, fundamentalnej podstawy wczorajszego systemu żeglugowego. Z drugiej strony na strukturę żeglugi zaczyna oddziaływać ogólna hypnoza przygotowań wojennych. Tak więc nawet Wielka Brytania, tradycyjny stróż koncepcji międzynarodowego shippingu i wolności mórz, zdąża do przyjęcia nowych metod, któreby pozwoliły przeciwstawić się rosnącemu nacjonalizmowi w żegludze, a zarazem umożliwiły wykorzystanie floty handlowej na wypadek zbrojnej potrzeby. Jakkolwiek pewne oznaki zdają się zapowiadać, że rząd brytyjski, udzielając swej pomocy przy budowie floty, będzie — jak przed 4-ma laty w odniesieniu do żeglugi trampowej — dążył do zachowania lub nawet wzmocnienia stopnia prywatnej odpowiedzialności, niemniej faktem jest, że flota będzie rozbudowywana z pominięciem względów rzeczywistej koniunktury w ruchu towarowym.

Tymczasem jesienne perturbacje polityczne spowodowały w dużej mierze załamanie się krótkotrwałego ożywienia w żegludze. Podczas, gdy stocznie stale powiększają swą produkcję, międzynarodowy obrót towarowy zmierza ku depresji. Tendencję tę pogłębił fakt niezwykle małego eksportu zboża z Argentyny, co oczywiście odbiło się na jednym z najpoważniejszych rynków frachtowych — La Platy. Od tej pory wzmogła się znacznie liczba uwiązanego tonażu w najbardziej morskich krajach.

W dziedzinie międzynarodowych porozumień żeglugowych mamy do zanotowania szereg zdarzeń. Porozumienie co do minimalnych frachtów było stosowane na czterech najpoważniejszych rynkach zbożowych. Tutaj uznano, że jakkolwiek inicjatywa prywatna nie powinna być na dłuższą metę krępowana, to niemniej ta forma porozumienia przynosi w sumie oczywiste korzyści. Podstawą tego twierdzenia jest fakt, że gdy dawniej na tok życia gospodarczego państwo nie oddziaływało w tak widoczny sposób jak obecnie, wolne współzawodnictwo znajdowało swe ekonomiczne uzasadnienie, dziś zaś nieograniczone współzawodnictwo w żegludze pociągnęłoby za sobą licytację zasobniejszych skarbów państwowych, co w ostatecznej konsekwencji spowoduje dalsze podporządkowanie shippingu kontroli rządów. W ten sposób uznano za granicą system kooperacji za najskuteczniejszy sposób uniknięcia kontroli rządowej.

Niemniej wymienione założenia nie odniosły sukcesu na polu innych porozumień żeglugowych. Tak więc porozumienie o minimalne frachty „Baltwhite“, kontrolujące frachty za przewóz drewna z Bałtyku, Morza Białego i Karskiego, które w poprzednich latach odgrywało doniosłą rolę w tym systemie komunikacyjnym, upadło z powodu wyłamania się tych członków, którzy nie czuli się na siłach dostosować się do poważnego spadku eksportu drewna, sięgającego prawdopodobnie 650.000 standartów w porównaniu z 1937 rokiem.

W okresie sprawozdawczym zawiodły również wysiłki około ustalenia poolu dla uwiązanego tonażu trampowego. Przyczyną niepowodzeń było zbyt gwałtowne dążenie zainteresowanych stron do zawiązania poolu, podczas gdy w istocie rzeczy samej idea nie znajdowała dostatecznego zrozumienia jeszcze wśród wielu armatorów. Wydaje się jednak, że program zorganizowanego usuwania nadwyżek tonażowych z rynku zostanie zrealizowany, gdy potrzeba kooperacji znajdzie stopień zrozumienia, podobny do osiągniętego w zakresie żeglugi regularnej.

Wśród reprezentantów sfer żeglugowych państw skandynawskich i Anglii zdaje się przeważać przekonanie, iż należy porzucić dotychczasowe oczekiwanie odprężenia politycznego, które w konsekwencji pociągnęłoby uregulowanie międzynarodowych stosunków handlowych, a odwrotnie trzeba obecnie dążyć przez koordynację pewnych dziedzin życia gospodarczego do odprężenia politycznego. Znaczną rolę w tym zakresie może spełnić osiągnięcie współpracy w żegludze międzynarodowej. Prezydent Bałtyckiej Międzynarodowej Konferencji Morskiej, p. Fr. Odfjell oczekuje, że rozwiązanie problemów żeglugi trampowej może nastąpić jedynie w drodze pełnego porozumienia, które w przyszłości obejmie nie tylko armatorów, ale również wszystkich maklerów.

Życzenia Międzynarodowej Izby Handlowej, ustalone na zebraniu paryskim w roku 1935 i przyjęte w rok potem przez ogólne zebranie Konferencji w Oslo, streszczają się do następujących osiągnięć w zakresie żeglugi:

racjonalizacja wysokości tonażu, dostosowanego do rzeczywistych potrzeb rynku, ustanowienie ekonomicznie uzasadnionych frachtów morskich i uzdrowienie warunków przemysłu okrętowego przy minimalnej pomocy rządów.

W świetle podkreślonych poprzednio dążeń poszczególnych rządów do objęcia kontroli nad żeglugą handlową, zdaje się zapowiadać coraz większa rozbieżność między prywatnymi interesami sfer żeglugowych a interwencjonizmem państwowym, co w konsekwencji będzie prowadzić do oddalenia polityki żeglugowej od podstaw dawnej ekonomii.

T. S.

MAKLER OKRĘTOWY W ŚWIETLE PRAWA CELNEGO I PRAWA PRZEMYSŁOWEGO

W Biuletynie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Nr 23 z 15 grudnia 1938 r. daje p. Dr Władysław Sowiński charakterystykę sytuacji prawnej maklera w artykule pt. „Makler okrętowy w oświetleniu prawnym".

Wybitny znawca prawa morskiego, autor „Prawa handlowego morskiego" daje krótką, a treściwą i ścisłą charakterystykę stanu prawnego maklera okrętowego na odcinku prywatno-prawnym, mówiąc w języku potocznym w stosunku do jego kontrahentów handlowych.

Te ciekawe, a wysoce kompetentne wywody warto uzupełnić uwagami o sytuacji celnoprawnej maklera, gdyż stosunek do zagadnień celnych stanowi jedną z najbardziej istotnych funkcyj maklera okrętowego.

Polskie Prawo celne (Rozp. Prezydenta R. P. z 27 X 1933 r. o prawie celnym — Dz. U. R. P. 84/610) rozgranicza bardzo ściśle funkcję agenta celnego (art. 38 oraz § 35 Rozp. Wyk. Dz. U. 90/820) oraz pośrednika okrętowego (art. 98 oraz § 168 Rozp. Wyk.) Nomenklatury te zostały wprowadzone dopiero wyżej powołanym Rozp. Prez. R. P. z 1933 r.

Pierwszy, w praktyce prawie zawsze ekspedytor, czy właściciel magazynu publicznego, załatwia formalności celne, związane z przewozem powierzonego swej pieczy ładunku, drugi — w praktyce zawsze makler okrętowy — załatwia formalności celne w związku z pobytem statku w porcie. Agent celny jest koncesjonowany (art. 38), pośrednik okrętowy uzyskuje prawo działania na podstawie sui generis kryptokoncesji, gdyż po myśli art. 98:

„kto chce zawodowo lub zarobkowo wykonywać czynności, wymienione w ust. 1, powinien być wpisany w rejestrze handlowym jako przedsiębiorca, trudniący się maklerstwem okrętowym i złożyć zgłoszenie na piśmie we właściwym urzędzie celnym o dopuszczenie go do występowania w urzędzie celnym w zastępstwie kapitanów statków. Pośrednicy okrętowi nie mają uprawnień agentów celnych (art. 38 i 39)".

Z powyższego wynika, że pośrednik okrętowy (czyli makler) nie może wykonywać na podstawie autoryzacji z mocy art. 98 funkcji agenta celnego według art. 38. Przepisy art. 38 i dalsze oraz wydane na ich podstawie rozporządzenie wykonawcze (§ 35) nie orzekają, że koncesja agenta celnego nie upoważnia do czynności pośrednika okrętowego, wynika to jednak z przepisów art. 98, który ustala konieczność posiadania specjalnego „dopuszczenia" przez urząd celny; praktyka wykazuje też, że agent celny, o ile również trudni się maklerstwem okrętowym, uzyskuje na to specjalne „dopuszczenie" na pośrednika okrętowego według art. 98.

Z powyższego wynika więc, że makler okrętowy nie łączy właściwych swych czynności z czynnościami agenta celnego, lecz na ogół zawsze występuje w roli pośrednika okrętowego i w praktyce trudno jest do pomyślenia opłacalne wykonywanie maklerstwa okrętowego bez prawa wykonywania czynności pośrednika okrętowego w myśl art. 98: chyba że przedsiębiorstwo maklerskie punkt ciężkości swych interesów opiera na frachtowaniu.

Makler w swym charakterze maklera okrętowego nie zajmuje się obok tych czynności funkcjami agenta celnego. Natomiast prowadząc w granicach jednego przedsiębiorstwa obok maklerstwa dział ekspedycji, czy magazynu portowego, posiada dla tego działu swej pracy dane przedsiębiorstwo koncesję agenta celnego obok autoryzacji na pośrednika okrętowego; są to jednak „dwa folwarki", tylko jednym ręku.

W końcu należy podkreślić, że poza ścisłym uregulowaniem charakteru maklera okrętowego, z punktu widzenia prawa celnego, to „wisi on w powietrzu" z punktu widzenia ogólnego prawa publicznego (przemysłowego).

Rozp. Prez. R. P. z dnia 7 VI 27 r. o prawie przemysłowym (Dz. U. 40/34 poz. 350) wyklucza wyraźnie spod swego działania maklerstwo okrętowe (art. 2 p. 16); wynika z tego, że ustawodawca przewiduje lex specjalis, jak to już ma miejsce w odniesieniu do szeregu dziedzin życia gospodarczego. Nie ma więc w Polsce norm prawnych, ustalających warunki pracy maklera. Warunki jego pracy normuje dotychczas tylko życie. Jednolity pogląd, w jakim kierunku winny iść zamierzenia normatywne odnośnie maklerstwa okrętowego dotychczas wśród zainteresowanych czynników nie zaistniał.

Dr B. Kasprowicz.

celuloza — 1.086 t. (722 t. i 537 t.), metale różne — 1.698 t. (738 t. i 346 t.), miedź — 2.741 t. (1.809 t. i 2.324 t.), oraz samochody. motocykle i części — 1.053 t. (138 t. i 179 t.)

Jak już wspomniano wyżej wzrost przywozu owoców świeżych i fosforytów ma charakter wybitnie sezonowy, szereg innych pozycyj jak np. metali różnych, miedzi, samochodów łączy się przyczynowo z koniunkturą gospodarczą macierzystego zaplecza.

W miesiącu grudniu 1938 r. wykazują wzrost w porównaniu z ub. mies. listopadem 1938 r. i spadek zarazem w stosunku do miesiąca grudnia 1937 roku (w nawiasie pierwsza liczba dane za m. listopad 38 r., druga liczba — dane za m. grudzień 1937 roku): ryż surowy — 24 t. (12 t. i 661 t.), żywica — 724 t. (392 t. i 927 t.), asfalt — 20 t. (15 t. i 35 t.), farby — 58 t. (50 t. i 79 t.), bawełna — 11.682 t. (7.557 t. i 11.714 t.) oraz żelazo surowe — 615 t. (342 t. i 1.403 t.)

Pomimo nieznacznego na ogół sezonowego wzrostu wyżej wymienione pozycje wykazują poważne załamanie w stosunku do tego samego miesiąca 1937 roku. Na szczególne podkreślenie zasługuje tu spadek przywozu ryżu surowego, tak w okresie miesięcznym, jak i całym 1938 roku. Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu sprawozdawczym (grudniu 1938 r.) w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem listopadem 1938 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Grudzień 1938 r.	Listopad 1938 r.	Grudzień 1937 r.
Nasiona różne	33	15	143
nasiona oleiste	5.546	5.473	4.864
ryż surowy	24	12	661
owoce świeże	8.396	2.045	8.206
owoce suszone	1.340	2.070	819
konserwy owocowe	10	15	35
orzechy i migdały	248	348	296
kawa	362	636	363
herbata	99	118	113
kakao	469	725	309
korzenie	156	291	128
rośliny i mat. rośl.	125	23	96
żywica	724	392	927
śledzie świeże	1.287	1.489	1.873
śledzie solone	5.210	10.464	4.605
rudy różne i wypałki pirytowe	21.401	31.634	13.913
piryty	—	—	2.060
oleje	328	293	103
smoła i smary	12	38	148
asfalt	20	15	35
tłuszcze i oleje rośl.	389	505	260
tłuszcze zwierzęce sur.	541	1.195	603
tran	865	402	337
napoje alkohol. i in.	183	212	156
tytoń	305	1.277	483
siarka	597	1.054	303
przetwory chemiczne	267	372	343
farby	58	50	79
garbniki	2.280	2.442	751
fosforyty	25.763	7.274	23.197
skóry	2.592	2.752	2.514
wełna	1.817	1.399	1.534
odpadki wełny	96	91	93
przędza wełniana	4	8	9
bawełna	11.682	7.557	11.714
odpadki bawełny	135	180	162
przędza bawełniana	139	183	137
len, konopie, sisal i in. włókna rośl.	6	44	61
juta	1.864	1.773	755
szmaty	1.130	1.098	762
kauczuk	694	1.191	727
wyroby gumowe	85	74	42
papier i makulatura	1.939	802	995
papa i tektura	27	49	—
celuloza	1.086	722	537
żelazo surowe	615	342	1.403
metale różne	1.698	738	346
złom żelazny	39.092	39.180	81.640
miedź	2.741	1.809	2.324
cyna	121	241	83
cynk	51	53	—
wyroby żel. i metal.	477	3.242	293
maszyny, aparaty i cz.	591	593	639
części wagonów i lok.	112	112	225
samochody, motocykle i części	1.053	138	179
różne	4.709	4.426	2.954
Razem	151.594	139.676	176.337

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (624.674,1 ton) wykazuje nieznaczny 1,04%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem listopadem 1938 r. (697.369,7 ton) równie nieznaczny 0.8%-owy wzrost w stosunku do miesiąca grudnia 1937 r. (619.457,1 ton) oraz 7,5%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem grudniem 1936 r. (580.989,4 ton).

Spadek wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do ub. miesiąca listopada spowodowały przede wszystkim pozycje towarów masowych: węgiel eksportowy, koks i tarcica.

Do pozycyj, których wywóz w miesiącu sprawozdawczym zmniejszył się w porównaniu z ub. mies. listopadem, jak również mies. grudniem 1937 roku, należą przede wszystkim (w nawiasie pierwsza liczba oznacza dane za mies. listopad 1938 r., druga — dane za mies. grudzień 1937 r.): węgiel kamienny — 395.039 ton (450.312 t. i 466.524 t.), słód — 1.018 t. (1.143 t. i 1.020 t.). jaja — 611 t. (626 t. i 1.227 t.), masło — 134 t. (423 t. i 796 t.), cukier — 2.734 t. (8.778 t. i 3.165 t.), oraz cynk — 858 t. (1.432 t. i 2.332 t.)

Poza poważnym spadkiem wywozu dwu produktów kopalniano - hutniczych (węgla i cynku) pozostałe to wytwory hodowlano-rolnicze.

W miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. listopadem, jak również miesiącem grudniem 1937 roku zwiększył się wy-

wóz: strączkowych — 528 t. (197 t. i 30 t.), nasion i roślin — 1.032 t. (588 t. i 712 t.), owoców świeżych — 18 ton (brak i 16 t.), konserw owocowych — 20 ton (5 ton i brak), bekonów — 2.106 t. (1.526 t. i 1.990 t.), węgla bunkrowego — 97.110 t. (96.810 t. i 59.554 t.), olei i parafiny — 31 ton (2 t. i 12 t.), melasy — 1.399 t. (brak w obu miesiącach), karbidu — 199 t. (92 t. i 108 t.), bieli cynkowej — 867 t. (521 t. i 334 t.), soli potasowej — 1.223 t. (455 t. i 410 t.), skór — 478 t. (379 t. i 12 t.), tkanin — 445 t. (210 t. i 394 t.), wyrobów z drzewa — 1.247 t. (854 t. i 908 t.), klepek — 62 t. (brak i 24 t.), dykt i fornierów — 1.954 t. (1.825 t. i 743 t.), papieru — 399 t. (255 t. i 220 t.), celulozy — 1.863 t. (1.803 t. i brak), żelaza handlowego — 15.066 ton (14.415 ton i 4.786 t.), metali różnych — 591 t. (2 t. i 290 t.) oraz rur żeliwnych i żelaznych — 5.434 t. (4.046 t. i 3.548 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu ukazanie się nowej pozycji towarowej melasy oraz wzrost w stopniu nader poważnym przede wszystkim bekonów i szeregu wyrobów z drzewa.

Do pozycyj wykazujących wzrost w porównaniu z ub. mies. listopadem i spadek w stosunku do mies. grudnia 1937 roku należą przede wszystkim: drób i ptactwo bite — 199 t. (70 t. i 344 t.), przetwory mięsne — 619 t. (603 t. i 1.745 t.), bawełna i odpadki — 516 t. (126 t. i 546 t.), bale i słupy — 9.821 t. (8.257 t. i 14.208 t.), meble gięte — 350 t. (315 t. i 396 t.), wyroby koszykarskie — 131 t. (100 t. i 213 t.), wyroby żelazne i metalowe — 1.352 t. (539 t. i 2.379 t.) oraz blacha cynkowa — 478 t. (271 t. i 681 t.)

Są to pozycje, wykazujące miesięczne wahania in minus i tendencje spadkowe w stosunku do analogicznego miesiąca ubiegłego roku.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w mies. grudniu 1938 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku oraz miesiącem listopadem 1938 roku:

EKSPORT (tony)

	Grudzień 1938 r.	Listopad 1938 r.	Grudzień 1937 r.
Zboże	13.137	13.685	45
strączkowe	528	197	30
nasiona i rośliny	1.032	588	712
mąka	5	5	110
mąka pastewna	330	634	—
ryż wyłuszczony	—	—	238
mąka ryżowa	—	—	25
słód	1.018	1.143	1.020
ziemniaki	863	3.452	1.773
warzywa	1.901	1.781	2.176
owoce świeże	18	—	16
konserwy owocowe	20	5	—
szynki i in. peklow.	1.270	1.816	197
bekony	2.106	1.526	1.990
drób i ptactwo bite	199	70	344
jaja	611	626	1.227
masło	134	423	796
cement	6.278	7.310	3.987
sól kuchenna i przem.	286	636	65
węgiel kamienny	395.039	450.312	466.524
węgiel bunkrowy	97.110	96.810	59.554
koks	20.769	25.531	11.223
smoła i pak smołowy	3.058	4.807	5.948
oleje i parafina	31	2	12
tłuszcze zwierzęce	1	16	1
konserwy warzyw	287	369	307
przetwory mięsne	619	603	1.745
cukier	2.734	8.778	3.165
napoje alkoholowe	48	37	18
makuchy	1.226	1.374	448
melasa	1.399	—	—
przetwory chemiczne	275	329	—
siarczan amonu	—	—	7.010
salmiak	150	28	151
karbid	199	92	108
farby	3	—	6
biel cynkowa	867	521	334
mączka kostna	301	718	195
sól potasowa	1.223	455	410
saletra	1.020	2.566	—
skóry	478	379	12
tkaniny	445	210	394
bawełna i odpadki	516	126	546
bale i słupy	9.821	8.257	14.208
drzewo tarte	15.828	19.767	7.514
wyroby z drzewa	1.247	854	908
klepki	62	—	24
dykty i forniery	1.954	1.825	743
meble gięte	350	315	396
wyroby koszykarskie	131	100	213
papier	399	225	220
papa i tektura	213	122	464
celuloza	1.863	1.803	—
żelazo surowe	3.064	3.701	563
żelazo handlowe	15.066	14.415	4.786
blacha żelazna i stal.	1.825	2.839	962
metale różne	591	2	290
wyroby żel. i metal.	1.352	539	2.379
szyny kolejowe	985	4.399	—
rury żeliwne i żelaz.	5.434	4.046	3.548
naczynia emaliowane	219	126	296
cynk	858	1.432	2.332
blacha cynkowa	478	271	681
różne	5.402	4.369	5.943
Razem	624.674	697.370	619.457

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym 1938 r. analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 530 (605) statków o pojemności 571.841 n. r. t. (601.346 n. r. t.), wyszło zaś 526 (595) statków o pojemności 561.475 n. r. t. (582.625 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska — 1 miejsce, Szwecja — 2, Finlandia — 3, Włochy — 4, Norwegia — 5, Dania — 6, Anglia — 7, Niemcy — 8, Łotwa — 9, Stany Zjedn. Am. P. — 10, Estonia — 11, Grecja — 12, Holandia — 13, Pa-

nama — 14, Z. S. R. R. — 15, W. M. Gdańsk — 16 i Belgia — 17.

Zwraca uwagę przesunięcie się bandery polskiej z 2 miejsca na 1, bandery szwedzkiej z 1 na 2, bandery włoskiej z 8 na 4, bandery norweskiej z 7 na 5, bandery duńskiej z 4 na 6, b. angielskiej z 5 na 7, bandery niemieckiej z 6 na 8, bandery łotewskiej z 10 na 9, bandery Stanów Zjedn. Am. P. z 12 na 10, bandery estońskiej z 9 na 11, bandery greckiej z 11 na 12, bandera holenderska bez zmian (13) itp.

Ogółem reprezentowane były bandery 17 (17) państw. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w miesiącu grudniu 1938 r. wyniósł 1.078,9 n. r. t. (993,9 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 74 (65). Średni postój statków w porcie w mies. grudniu 1938 r. wyniósł 51,1 godzin (50,2 godzin).

Ruch statków w miesiącu grudniu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	77	84.283	74	78.736
W. M. Gdańsk	2	720	3	1.321
Anglia	19	36.480	19	41.175
Belgia	1	266	1	266
Dania	64	52.261	59	45.542
Estonia	24	16.279	22	13.631
Finlandia	55	65.809	55	65.009
Grecja	3	9.441	5	14.163
Holandia	21	8.477	22	9.249
Łotwa	22	34.095	21	32.327
Niemcy	50	36.368	53	38.105
Norwegia	67	62.904	63	55.038
Panama	1	3.036	2	3.731
Stany Zj. Am. P.	9	28.230	9	28.230
Szwecja	96	71.222	99	73.515
Włochy	18	60.715	18	59.182
Z. S. R. R.	1	1.255	1	1.255
Razem	530	571.841	526	561.475

Ruch pasażerów jak zwykle w tym okresie czasu utrzymuje się nadal na niskim poziomie. Przyjechało bowiem 502 (513) osoby, w tym: z Anglii — 40 (228), Argentyny — 33 (22), Belgii — 20 (27), Brazylii — 16 (16), Danii — 73 (55) Egiptu — 1, Finlandii — 2 (4), Francji — 8 (13), Holandii — 8 (5), Kanady — 86 (30), Norwegii — 2 (4), Stanów Zjedn. Am. P. — 192 (82), Szwecji — 19 (19), oraz via W. M. Gdańsk — 2.

Wyjechało zaś w mies. grudniu 1938 r. — 1.503 (1.495) osoby, w tym: do Anglii — 621, (307), Argentyny — 260, Belgii — 6 (3), Brazylii — 125, Danii — 76 (104), Estonii — 1, Finlandii — 1, Francji — 36 (79), Holandii — 10 (5), Kanady — 48 (125), Stanów Zjedn. Am. P. — 236 (800), Szwecji — 64 (66), Urugwaju — 16 oraz via W. M. Gdańsk — 3 (2).

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

ZAGADNIENIA PRZEMYSŁU POMORSKIEGO.

Mając na uwadze aktualną sytuację przemysłu pomorskiego, przyłączenie do Pomorza okręgu nadnoteckiego i wschodnio-kujawskiego, a w szczególności przeobrażenia strukturalne, wynikające z programu inwestycyjnego Rządu. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni z końcem października ub. roku ustaliła program najpilniejszych prac na odcinku przemysłowym, dostosowany do nowych warunków.

Celem zrealizowania powyższego programu, Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni rozpisała ankietę (skierowaną do 600 przedsiębiorstw przemysłowych), w której poruszyła następujące zagadnienia: 1) sprawy kredytowe, 2) decentralizacja dostaw i robót, 3) potrzeby inwestycyjne, 4) konkurencję gdańską, 5) wykorzystanie zdolności produkcyjnej, 6) uruchomienie nieczynnych zakładów przemysłowych, 7) wykorzystanie surowców pomorskich, 8) elektryfikację Wielkiego Pomorza, 9) przemysł ludowy i chałupniczy, 10) przemysł pomorski a Centralny Okręg Przemysłowy, 11) eksport, 12) taryfy kolejowe, 13) reglamentacja importowa i dewizowa oraz 14) etatyzm.

W SPRAWIE EKSPORTU ZIEMNIAKÓW-SADZENIAKÓW Z POMORZA DO FRANCJI.

Pomorska Izba Rolnicza komunikuje za naszym pośrednictwem, że została włączona przez Rząd Rzeczypospolitej Francuskiej na listę instytucyj, uprawnionych do określania sześciu niżej wymienionych odmian ziemniaków sadzeniaków eksportowanych w roku 1939-tym do Francji jako selekcyjnych — *„sélectionnée“*. Uprawnienie to może dotyczyć tylko ziemniaków zakwalifikowanych w roku 1938 na pniu przez Pomorską Izbę Rolniczą i skontrolowanych przez jej delegata i zaplombowanych plombą Izby. Oznaczenie „sélectionnée“ będzie umieszczane na kartkach i etykietach kwalifikacyjnych wydawanych przez Pomorską Izbę Rolniczą.

Do wyżej wspomnianych odmian należą następujące:

1. Parnassia, 2. Bintje, 3. Wohltmann, 4. Odenwälder Blaue, 5. Roode Eersteling, 6. Early Rose.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO-SKANDYNAWSKICH

WYMIANA HANDLOWA MIĘDZY RZESZĄ NIEMIECKĄ A KRAJAMI BAŁTYCKO-SKANDYNAWSKIMI.

Przy omawianiu aktualnych problemów gospodarczych krajów bałtycko - skandynawskich, już niejednokrotnie stwierdzaliśmy ożywione stosunki w zakresie wymiany towarowej między wymienioną grupą państw z niektórymi państwami zachodnio - europejskimi.

Spośród ostatnich szczególnie żywe związki handlowe z krajami bałtycko skandynawskimi wykazują na przestrzeni minionych lat: Wielka Brytania i Rzesza Niemiecka. Udział wymienionych wybitnie przemysłowych krajów w handlu zagranicznym z rolniczymi krajami regionu bałtyckiego oceniany jest poważnie w następującym zestawieniu cyfrowym. Wielka Brytania partycypuje w imporcie krajów bałtyckich w około 40% ogólnego ich wywozu, Rzesza Niemiecka natomiast w eksporcie, pokrywając swymi artykułami około 25% ogólnego ich przywozu z zagranicy.

Są to cyfry, bez których bliższego nawet analizowania można sobie najzupełniej zdać sprawę z poważnej roli, jaką gospodarczy region bałtycki przedstawia dla uprzemysłowionego Zachodu Europy w jego penetracji handlowej.

Rzesza Niemiecka nie tylko z racji jej częściowego położenia nad Bałtykiem, ale i z innych względów — wykazuje w ostatnich latach szczególniejsze zainteresowanie rynkami regionu bałtyckiego.

O wynikach osiągnięć Rzeszy w tym zakresie wymiany towarowej świadczyć mogą odnośne, porównawcze cyfry statystyczne handlu zagranicznego Niemiec z roku 1933 i roku 1937

Wymiana towarowa Rzeszy* z poszczególnymi krajami

(w milionach marek niem.)

	przywóz		wywóz	
	1933	1937	1933	1937
Szwecja	191,1	277,5	102,6	231,9
Dania	104,4	157,7	144,7	212,7
Norwegia	85,0	139,5	72,9	91,3
Finlandia	44,2	78,2	37,2	70,1
Łotwa	17,2	28,4	17,5	49,7
Litwa	19,7	20,4	22,1	17,2
Estonia	7,1	19,9	8,4	23,7

Jak z powyższych danych wynika, zarówno przywóz, jak i wywóz poszczególnych krajów bałtycko - skandynawskich do Rzeszy Niemieckiej na przestrzeni 1933 — 1937 wykazuje tendencję zwyżkową, przekraczającą w niektórych wypadkach ponad 100%. Jedynie cyfry porównawcze wymiany towarowej Litwy z Niemcami wykazują mniej więcej ten sam poziom w zakresie przywozu, a nawet pewien spadek w zakresie wywozu.

Biorąc pod uwagę stosunek wartościowy tej wymiany — należy stwierdzić, że spośród całej grupy wymienionych krajów, największe cyfry wykazują obroty Rzeszy Niemieckiej przede wszystkim z krajami skandynawskimi, znacznie mniejsze natomiast z krajami bałtyckimi.

W zestawieniu krajów bałtycko - skandynawskich z wykazem ich obrotów towarowych z Niemcami celowo wyeliminowaliśmy Polskę, jakkolwiek wchodzi ona do grupy krajów bałtyckich. Problem wymiany towarowej polsko - niemieckiej stanowi bowiem zagadnienie, które na tle omawianych spraw traktować należy nieco inaczej. Kwestii tej poświęcimy też więcej uwagi następnym razem.

E. U.

*) według danych czasopisma „Ostseehandel".

KRAJE SKANDYNAWSKIE A ZBYT KOKSU.

Międzynarodowy kartel koksu, do którego należą Anglia, Niemcy, Belgia, Holandia i Polska, postanowił wysłać do krajów skandynawskich specjalną komisję, celem przestudiowania możliwości zwiększenia zbytu koksu w tej części Europy. W skład tej komisji wejdą przedstawiciele wszystkich członków kartelu, którzy nie tylko mają przestudiować zagadnienie konkurencyjności koksu w stosunku do innych rodzajów paliwa, lecz także mają się zająć wyszukaniem nowych środków propagandy koksu w krajach skandynawskich.

Ł O T W A.

UTWORZENIE INSTYTUTU RACJONALIZACJI GOSPODARCZEJ.

W połowie grudnia 1938 r. Łotewska Rada Ministrów uchwaliła ustawę o powołaniu do życia przy Ministerstwie Finansów Instytutu Racjonalizacji Gospodarczej.

Celem Instytutu ma być koordynowanie zagadnień gospodarczych, ulepszanie metod pracy, zwiększanie produktywności gospodarczej, wprowadzanie standaryzacji produkcji, polepszanie jakości produkcji, wreszcie zmniejszanie jej kosztów własnych.

Dla wykonania powyższych zadań Instytut ma prawo żądać od każdego przedsiębiorstwa łotewskiego wszelkiego rodzaju materiałów i danych oraz wysłać swego przedstawiciela na inspekcję. Minister Finansów ma prawo wydawać rozporządzenia w sprawie racjonalizacji i standaryzacji. Za niewykonywanie norm i zarządzeń powyższych Minister Finansów może nakładać grzywny w wysokości do 20.000 łatów, a w razie powtórnego wykroczenia zakazać dalszej działalności przedsiębiorstwa.

Zdaniem łotewskich prywatnych kół gospodarczych stworzenie wymienionego Instytutu jest krokiem w kierunku etatyzacji i nacjonalizacji łotewskiego życia gospodarczego.

L I T W A

UMOWA POLSKO-LITEWSKA.

Umowa polsko-litewska, podpisana w Kownie dn. 22 grudnia 1938 r., składa się z trzech podstawowych części, z układu handlowego, z porozumienia kontyngentowego i z protokółu taryfowego.

Układ handlowy stwarza podstawę prawną dla naszych przyszłych stosunków handlowych z Litwą, ma on formę pośrednią, pomiędzy typem układu prowizorycznego a normalnym traktatem handlowym i nawigacyjnym. Czas trwania układu przewidziany jest zasadniczo na 2 lata — z tym, że w pierwszym roku nie może być układ wymówiony.

Porozumienie handlowe polsko-litewskie oparte jest na przydziale dewiz w ramach ustalonych ilościowo możliwości wymiany towarowej. Zasadą, którą obie układające się strony przyjęły dla rozwoju obrotów handlowych, jest zasada równowagi bilansu handlowego, którą obie strony będą starały się osiągnąć w czasie trwania tego porozumienia. Porozumienie wejdzie w życie łącznie z układem handlowym (prawdopodobnie około 20 stycznia 1939 r.) i będzie obowiązywało w okresie rocznym od daty wejścia w życie. Związany z porozumieniem handlowym protokół taryfowy przewiduje okresowe zniżki celne dla ryb słodkowodnych litewskich w tych samych wysokościach, w jakich zniżki te były dotąd co roku udzielane Estonii. Protokół taryfowy wejdzie w życie równocześnie z układem handlowym.

* *

*

W związku z podpisaniem wymienionej umowy polsko-litewskiej, litewska prasa gospodarcza zaopatrzyła wiadomość o niej życzliwymi komentarzami. Na uwagę zasługuje tu zwłaszcza głos kłajpedzkiego organu gospodarczego „Prekyba", który zaznacza, że pertraktacje prowadzone były w duchu wzajemnego zrozumienia i pewności, wyrażając jednocześnie nadzieję, iż zawarcie umowy będzie podstawą do nawiązania dalszych przyjaznych stosunków handlowych pomiędzy obydwu krajami.

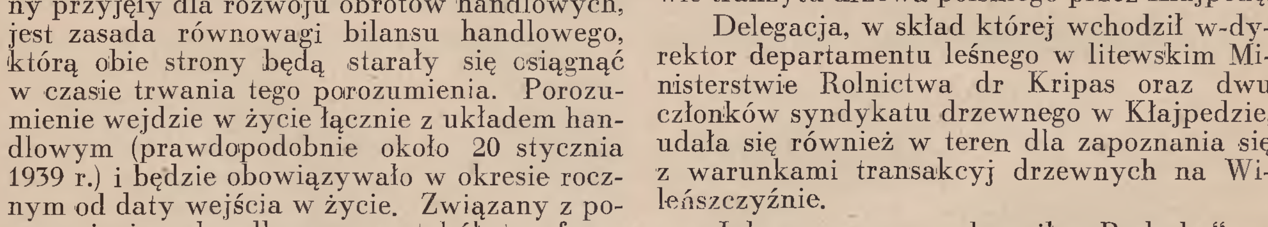
Jeśli chodzi o przyszłość polsko-litewskich stosunków handlowych, znamienne pod tym względem oświadczenie złożył ostatnio prasie polskiej nowomianowany poseł pełnomocny Litwy w Warszawie min. Jurgis Saulys. Zapytany o perspektywy współpracy handlowej między obydwu sąsiadującymi krajami odpowiedział, że zapatruje się na nią pozytywnie, zwłaszcza obecnie po zawarciu traktatu handlowego. Dodał przy tym, że wchodzi tu w grę nie tylko bezpośrednia wymiana towarowa, ale również tranzyt i turystyka.

W SPRAWIE TRANZYTU POLSKIEGO PRZEZ KŁAJPEDĘ.

Jak doniosła Polska Agencja Telegraficzna, do Wilna przybyła delegacja litewska, celem przeprowadzenia szeregu rozmów w sprawie tranzytu drzewa polskiego przez Kłajpedę.

Delegacja, w skład której wchodził w-dyrektor departamentu leśnego w litewskim Ministerstwie Rolnictwa dr Kripas oraz dwu członków syndykatu drzewnego w Kłajpedzie, udała się również w teren dla zapoznania się z warunkami transakcyj drzewnych na Wileńszczyźnie.

Jak swego czasu donosiła „Prekyba", w sprawie wykorzystania portu kłajpedzkiego przez Polskę wystąpiła do Rządu Kowieńskiego — kłajpedzka Izba Handlowa.



POŁĄCZENIE OKRĘTOWE ŁOTWY Z U.S.A.

Już od dłuższego czasu Zjednoczone Linie Okrętowe Łotwy S. A. powzięły zamiar, aby trampowe rejsy swych statków przekształcić w linie regularne. W związku z powyższym, w swoim czasie łotewskie sfery żeglugowe weszły w porozumienie z armatorami polskimi, w sprawie obsługi trasy Gdynia—Ryga przez statki polskie i łotewskie.

Obecnie wyżej wymienione łotewskie towarzystwo żeglugowe — jak donosi „Leta" — czyni starania, aby zorganizować regularne,

bezpośrednie połączenie okrętowe Łotwy ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej. Na zapoczątkowanie tej komunikacji wyszedł w grudniu ub. roku po raz pierwszy z Rygi łotewski parowiec „Tautmila“, zabierając ze sobą ładunek towarów łotewskich do portów amerykańskich. Według zapowiedzi statek ten będzie odtąd co miesiąc odbywał regularne podróże między Łotwą a Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej.

OŻYWIENIE ŻEGLUGOWE MIĘDZY SZWECJĄ A ŁOTWĄ.

Ze względu na wzrost transportów towarowych ze Szwecji do tego stopnia, że w ubiegłym lecie trudno było miejsca na statku zamawiać tydzień naprzód, postanowili szwedzcy armatorzy, którzy utrzymują regularne połączenia żeglugowe między Rygą i Sztokholmem, podwoić podróże statku pasażerskiego „Azalus“ w najbliższym czasie. Zamiast raz tygodniowo dwa razy tygodniowo, a mianowicie z Rygi w poniedziałki i piątki, a ze Sztokholmu w niedzielę i środę.

ŻEGLUGA SZWEDZKA W 1938 R.

Rok 1938 dla żeglugi szwedzkiej nie należał do bardzo korzystnych. O wynikach finansowych żeglugi w omawianym roku już z góry mówią stawki frachtowe które, jak wykazuje ich wskaźnik wynoszący w listopadzie 1938 r. — 119 w przeciwieństwie do 148 w listopadzie 1937 r., były na poziomie ledwo opłacalnym. Należy również wziąć pod uwagę i to, że stawki frachtowe dla eksportu spadły więcej (ze 150 na 120), niż stawki dla importu (ze 145 na 118).

Według ostatnich obliczeń zarobki frachtowe brutto floty szwedzkiej z przewozów pomiędzy Szwecją a zagranicą, oraz pomiędzy portami obcymi wynoszą w omawianym roku ca 300 mil kr.; z kwoty tych 300 mil. kr. należy odliczyć prawie połowę na wydatki floty szwedzkiej za bunkier, wyładunek, załadunek i t. d. w portach obcych.

Żegluga pomiędzy Szwecją a portami zagranicznymi w 1938 r. nie wykazuje znaczniejszego spadku. Ogólna ilość tonażu na wejściu i wyjściu w portach szwedzkich wynosiła 35.38 mil. trn., a więc jest tylko o 615 tys. ton niższa, niż w 1937 r. Udział szwedzkiego tonażu w ogólnym ruchu statków w portach szwedzkich nieznacznie spadł z 41,5% do 41,4%, udziały innych bander również nie wykazują większych zmian. Udział bandery duńskiej wynosił 24.4%. norweskiej 6.3%, niemieckiej 15.5%, brytyjskiej 4%, fińskiej 4%, polskiej 1.2% i t. d.

Obroty towarowe portów szwedzkich w 1938 r. ogółem nie wykazują również poważniejszych zmian. Obroty Sztokholmu wynoszą 5.598 tys. ton i wzrosły o 384 tys. ton. obroty Göteborga spadły o 284 tys. t. do 7.178 tys. ton, obroty Malmö wzrosły o 265 tys. ton do 5,807 tys. ton. Eliminując cyfry dotyczące pracy trajektu Malmö — Kopenhaga, wzrost wynosi tylko 132 tys. ton i dochodzi do 3,255 tys. ton.

Flota handlowa Szwecji w 1938 r. wzrosła ogółem o 56 tys. ton do 1.627 tys. ton btto. Wzrósł mianowicie tonaż motorowców o 67 tys. ton do 668 tys. ton btto, spadł natomiast tonaż parowców o 15 tys. ton do 889 tys. ton btt.

ŻEGLUGA NORWESKA W 1938 R.

Podajemy kilka cyfr charakteryzujących stan żeglugi norweskiej w 1938 r. Na pierwszy plan wybija się duża ilość uwiązanego tonażu norweskiego w 1938 r. mianowicie:

	było uwiązanych statków			tankowców	
	ilość	ton		ilość	ton
na 1 III 1938	59	76.925		—	—
na 1 VI 1938	107	363.110	i	20	190.430
na 1 XI 1938	88	475.000	i	29	266.500
na 1 XII 1938	59	259.120	i	17	177.900

Mimo dużej ilości tonażu bez pracy, armatorzy norwescy nie zmniejszyli w 1938 r. zamówień nowego tonażu; wykazują to cyfry zamówień nowego tonażu na rachunek norweski w ostatnich pięciu latach:

1 XII 1934	statków	39	trb.	229.6 tys.
1 XII 1935	statków	44	trb.	231,7 tys.
15 XI 1936	statków	99	trb.	510.4 tys.
1 XI 1937	statków	110	trb.	550.4 tys.
15 XI 1938	statków	104	trb.	595,3 tys.

Toteż flota handlowa Norwegii wykazuje stały wzrost, który w ostatnich 5 latach przedstawia się następująco:

31 XII 1934	3.955.504 trb.
1 XII 1935	4.039.139 trb.
15 XI 1936	4.078 019 trb.
1 XI 1937	4.380 667 trb.
15 XI 1938	4.640.939 trb.

Podkreślić należy duży udział motorowców i tankowców w norweskiej flocie handlowej. Tonaż motorowców wyniósł na 15 XI 1938 — 2.789 tys. trb., a tankowców 1.819 tys. trb. Stawia to flotę norweską w liczbie najnowocześniejszych flot świata.

ZATRUDNIENIE TONAŻU HANDLOWEGO W NIEMCZECH W R. 1938.

Armatorzy niemieccy w przeciwieństwie do innych krajów, posiadali w roku ubiegłym lepiej wykorzystany tonaż i to mimo spadku obrotów międzynarodowych oraz stałego wzrostu tonażu handlowego Niemiec. Tylko nieznaczny odsetek tonażu niemieckiego był uwiązany, mianowicie wg danych „Lloyd's Register“ w październiku ub. r. tylko ½% niemieckiego tonażu handlowego było unieruchomione, podczas gdy średnia cyfra uwiązanego tonażu światowego wynosiła w tym czasie 4,7%. Podobnie korzystny stan zatrud-

nienia swego tonażu handlowego wykazuje w br. Japonia, jednakże jest on po części wynikiem działań wojennych tego kraju. Natomiast Wielka Brytania i Norwegia w przeciwieństwie do Niemiec miały po 637 tys. ton btto i 163 tys. ton btto tonażu uwiązanego czyli 3,6 i 3.5% całego swego tonażu.

Jednym z powodów mniejszego wpływu recesji w handlu światowym na zatrudnienie tonażu niemieckiego jest jego struktura, mianowicie wysoki procent tonażu pracującego w żegludze regularnej i nieznaczny tylko udział jego zatrudniony w trampingu, z reguły szybciej reagującego na wszelkie zmiany koniunktury. Inną przyczyną korzystnego stanu zatrudnienia tonażu niemieckiego jest polityka rządu nie omijająca żadnej sposobności preferowania własnej bandery, co przy obecnym systemie wymiany zagranicznej jest szczególnie ułatwione.

PROBLEM MINIMALNYCH STAWEK FRACHTOWYCH.

W Anglii nie ustaje dyskusja nad kwestią, czy dadzą się utrzymać umowy co do stawek minimalnych, od r. 1937 utrzymywanych na zasadzie umów dobrowolnych. Problematyczność tych umów uwydatniła się w całej pełni jesienia roku ubiegłego, w którym to czasie w Anglii przeprowadzono głosowanie nad planem rozbudowy tychże umów celem umocnienia jednolitego frontu armatorów trampowych. Jak wiadomo, znaczna część armatorów brytyjskich wypowiedziała się przeciw temu planowi, utracając go tym sposobem. W konsekwencji Baltic and International Maritime Conference powzięła ostatnio uchwałę, wedle której nie odnowi się Baltwhite Timber Scheme wraz z umową co do stawek minimalnych po 31 grudnia r. ub.

Po kilku latach współpracy, w roku bieżącym rozpocznie się zatem znowu okres wolnej konkurencji na północnym rynku frachtów drzewnych. Niewątpliwie też stawki spadną znacznie poniżej poziomu obecnego.

Do spadku stawek przyczyniła się nie tylko rosnąca konkurencja outsider'ów lecz także zmniejszenie się ilości zafrachtowań. Anglia w roku bieżącym zmniejszyła znacznie zamówienia na drzewo z państw północnoeuropejskich i Rosji, tak, że na Północy zwiększyły się znacznie zapasy drzewa tartego. Możliwe jest więc przy korzystnym ukształtowaniu się cen, ożywienie wywozu drzewa na wiosnę r. 1939.

W związku z wypowiedzeniem Baltwhite Timber Scheme powstały w Anglii obawy, że także inne umowy co do stawek minimalnych będą narażone na szwank. Rosnąca opozycja znajduje bowiem tym więcej podstaw do działania, że nie brak outsider'ów gotowych do obniżenia stawek minimalnych.

OBROTY TOWAROWE WĘGIERSKIEGO PORTU WOLNOCŁOWEGO CSEPEL NA DUNAJU.

Według danych dyrekcji królewsko-węgierskiego wolnocłowego portu Csepel pod Budapesztem, obroty towarowe tego dunajowego portu w ciągu ostatnich lat kształtowały się następująco: rok 1935 — 747.294 ton, r. 1936 — 767.216 ton, rok 1937 — 657.438 ton, natomiast w okresie styczeń — wrzesień 1938 r. wyniosły — 460.535 ton.

Obroty towarowe w r. 1937 w porównaniu z obrotami w r. 1936 wykazują pewien spadek. Z ważniejszych grup towarowych spadkiem objęte są: zboże, celuloza sztuczne nawozy i żelazo, natomiast wzrost wykazały nasiona i strączkowe, drzewo opałowe i wyroby drzewne, węgiel i piryty.

Z uwagi na zaszłe w jesieni 1938 r. przemiany polityczne w basenie dunajowym, które prawdopodobnie wpłyną także na obroty międzynarodowej żeglugi śródlądowej na Dunaju, można przewidywać znaczne ożywienie niektórych jej portów. Dodać należy do tego, że od pewnego czasu Węgry rozbudowują swój wolny port w Csepel, wyposażając go w nowoczesne urządzenia przeładunkowe i magazyny.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

WIDOKI ZBYTU MASŁA W TUNISIE.

Tunis importuje rokrocznie znaczne ilości masła, w latach poprzednich głównie z Francji obecnie zaś, po skasowaniu przez Rząd francuski premij eksportowych — z Argentyny, Danii i Holandii.

W roku 1937 importowano do Tunisu 7,381 kwintali masła wartości 7,903,000.— franków, a mianowicie:

	q	fr. fr.
z Danii	2.164	2.532.000
z Argentyny	2.468	2.051.000
z Holandii	1.512	1.747.000
z Francji	350	600.000
z Anglii	81	104.000
z Algerii	20	26.000
z różnych krajów . .	786	843.000

W I-szym półroczu r. b., importowano do Tunisu 3,585 kwintali masła — wartości 5,615,000.— franków, a to:

	q	fr. fr.
z Argentyny	1.150	1.475.000
z Danii	758	1.413.000
z Holandii	859	1.364.000
z Francji	408	708.000
z Anglii	58	98.000

z Polski	17	33.000
z Algerii	4	5.000
z Trypolisu	1	—
z Włoch	1	1.000
z różnych krajów . .	329	518.000

Kupcy przyzwyczajeni są nabywać masło z zagranicy za pośrednictwem reprezentanta na miejscu w Tunisie, po cenach, skalkulowanych cif Tunis. Zapłata za gotówkowym wykupieniem dokumentów transportowych w jednym z miejscowych banków, niezwłocznie po przybyciu okrętu do portu.

Wymagane jest masło pierwszego gatunku mogące konkurować z duńskim, niesolone z zawartością nie więcej jak 15% wody, bez żadnych domieszek, które zabronione zostały dekretem z dn. 2 VII 35 r., art. 9. Mimo to, istnieje ogólne przekonanie, że importowane masła zawierają środki konserwujące, dokonane analizy dały jednak wynik negatywny.

Barwa masła winna być żółtawa, nie biała, według skali barw Hansena Nr Nr 2 i 3: opakowanie w skrzynkach o wadze 25 kg 400 gr, i 50 kg 800 gr. w osełkach 5-kilogramowych, (opakowanie międzynarodowe).

Jak wynika z przytoczonej statystyki, wwieziono w I-szym półroczu r. b., do Tunisu masła z Polski 17 kwintali wartości 33,000.— fr. Importowane polskie masło jest pierwszej klasy i śmiało może konkurować z masłem duńskim i holenderskim; w detalicznej sprzedaży cena masła duńskiego i holenderskiego wynosiła ostatnio 26,— fr. za 1 kg, polskiego fr. 24,— za kg. Jedynym błędem polskiego masła jest — wedle opinii klienteli miejscowej — zbyt biały kolor, Nr 0 wedle skali barw Hansena, podczas gdy masła duńskie i holenderskie są o wiele bardziej żółte, Nr Nr 2 do 3 wedle skali Hansena, jak to podano powyżej.

DOSTAWY SADZENIAKÓW DO PORTUGALII.

Import ziemniaków - sadzeniaków rozpoczyna się w Portugalii w październiku i trwa do drugiej połowy lutego.

W roku 1937 Portugalia importowała ziemniaków — przeważnie do sadzenia — razem 13.220 ton, z czego z

Holandii	3.881,5 ton
Niemiec	3.359.2 ton
Polski	2.596,5 ton
Anglii	1.732.5 ton
Irlandii	1.010,2 ton
Danii	482,8 ton

Sadzeniaki importowane podlegają w Portugalii barzo ścisłej kontroli fitopatologicznej. Każda partia winna być zaopatrzona w świadectwa zdrowia wystawiane przez Izby rolnicze.

Normalne warunki płatności — „cif“ port portugalski po nadeiściu przesyłki za dokumentami, gotówką lub wekslami. Firmy importowe nierzadko udzielają 90 — 120 dni kredytu.

W Portugalii nie ma żadnych ograniczeń przywozowych, jednakże import sadzeniaków uzależniony jest od Ministerstwa Rolnictwa, a to celem niedopuszczenia odmian uznanych za nieodpowiednie dla miejscowych hodowców.

Ceny winny być zawsze kalkulowane „cif“ port portugalski w walucie zagranicznej, najchętniej dokonywane są operacje w walucie angielskiej, w związku z uzależnieniem waluty portugalskiej od angielskiej.

Opakowanie musi być bardzo staranne, worki całe i nowe. Towar źle opakowany może być niedopuszczony do wyładowania.

Ograniczenia walutowe w Portugalii nie istnieją.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU DĘBINY I DYKT W FINLANDII.

Według statystyki importowej za rok 1937 przywóz dębiny do Finlandii wyniósł:

	Ogółem:	w tym z Polski:
dębiny surowej	1.319.974 kg	641.293 kg
tarcicy dębowej	2.985.953 kg	2.936.746 kg
dykt i fornierów dębowych	91.713 kg	52.465 kg

Z tego zestawienia wynika, że Polska jest głównym dostawcą dębiny i wyrobów dębowych dla Finlandii, obok Litwy, Estonii i Szwecji.

Jak wynika ze statystyki przemysłowej z roku 1936 zużył fiński przemysł dyktowy 75 ton fornieru dębowego — wartości 759.800 FMk., zaś przemysł parkietowy wyprodukował parkietu za 2.681,600 FMk.(ilość zastosowanego materiału dębowego nie jest wymieniona). Brak jest również statystyki spożycia dębiny przez przemysł stolarski, który w r. 1936 zużył zagranicznych surowców i półfabrykatów za 9.4 mil. Fmk.

Silny ruch budowlany, wynikający z pomyślnej sytuacji gospodarczej wpłynął bardzo korzystnie na stosowanie posadzek parkietowych w budowlach. Również ilość firm zakładających posadzki parkietowe, zwiększyła się z tego powodu.

Import do Finlandii z Polski jest wolny od wszelkich restrykcyj.

Cło wynosi:

1) dębina surowa, nieobrobiona — wolna od cła.

2) tarcica dębowa — 0,15 fmk. za 1 kg netto.

3) dykty i forniery dębowe z dniem 1 I 1939 — 1. fmk za 1 kg netto; (w roku 1938 — 0,50 fmk, za 1 kg netto.

Rynek fiński będzie miał z okazji Olimpiady 1940 roku według wszelkiego prawdopodobieństwa zwiększone zapotrzebowanie na dębinę w roku 1939, gdyż projektowane są poważne budowle, przy czym dębina — jak należy się spodziewać — znajdzie zastosowanie.

Korespondować należy w języku niemieckim lub angielskim.

SYTUACJA NA RYNKU SŁODU W U. S. A.

Browary amerykańskie mają duże zapasy słodu i w związku z tym wstrzymują się od większych zakupów. Ta tendencja rynku ma i ten powód poza tym, że cena słodu amerykańskiego jest dość niska i jeszcze może spaść niżej. W rezultacie transakcje na słód są w ogóle małe, a kontrakty spóźnione.

Ceny rynkowe w połowie listopada były następujące: (cło — 14 centów za buszel):

Słód amerykański — za buszel 94 — 98 cts. z dostawą do browaru.

Słód importowany:

Węgierski najwyższej jakości z cłem opłac.	$	1.12—1.14
Czeski „ „ „ „		1.15
Belgijski CIF New York (bez cła)	$	0.74
Polski CIF „ „ „		0.75—78

nawet 73$ ½ cts. cif New York.

Dodać należy, że ceny słodu węgierskiego i czeskiego kształtują się o 20 — 25% wyżej, ze względu na dużą zawartość ekstraktu i upodobanie odbiorców.

DOKUMENTY IMPORTOWE W ARGENTYNIE.

Urząd Kontroli Dewiz ogłosił dnia 15 grudnia 1938 r. następujące zarządzenie: Dekretem Nr 16.607 z dnia 7 grudnia zostało postanowione, że od dnia 1 stycznia jest koniecznym przedkładanie zezwoleń uprzednich wymiany celem uskutecznienia odprawy celnej towarów nabytych za granicą.

Obowiązek przedkładania zezwoleń uprzednich przy odprawie celnej nie stosuje się w następujących wypadkach:

a) rzeczy używane, należące do osób prywatnych, które chcą je wprowadzić do kraju nie dla celów handlowych, pod warunkiem, iż wartość ich nie przewyższa pesów arg. 5.000.—. Nie dotyczy to jednakże automobili.

b) wzory nieużyteczne nie posiadające wartości handlowej;

c) monety złote i srebrne, złoto i srebro w sztabach, należności publiczne i jakiekolwiek papiery i akcje.

OŻYWIENIE EKSPORTU POLSKIEGO DO AMERYKI CENTRALNEJ.

W związku z uzyskaniem przez Polską Agencję Morską w Gdyni agentury linii New York and Porto Rico Line, obsługującej porty San Domingo i Porto Rico — w ostatnim czasie daje się zauważyć ożywienie eksportu polskiego w tych kierunkach przez port gdyński.

Dotychczas wszelkie transporty tamdotąd przechodziły za pośrednictwem portu w Hamburgu, obecnie dzięki usprawnieniom obsługi Ameryki Centralnej przez P. A. M. po przyjęciu agentury wspomnianej linii żeglugowej, wszystkie transporty w kierunku do Porto Rico i San Domingo są przyjmowane w Gdyni na konosamenty bezpośrednie z przeładunkiem w Nowym Yorku.

W SPRAWIE REGULOWANIA NALEŻNOŚCI FINANSOWYCH WOBEC NIEMIEC Z TYTUŁÓW POZATOWAROWYCH.

W ostatnich czasach mnożą się wnioski, składane bądź do Komisji Rządowej Kontroli Obrotu Towarowego Polsko - Niemieckiego, bądź do Polskiego Instytutu Rozrachunkowego w sprawie pokrywania należności do Niemiec z tytułów pozatowarowych, jak np. z tytułu spadków, działów rodzinnych, posagów, czynszów dzierżawnych i t. d. za pomocą wywozu do Niemiec towarów. W związku z powyższym Komisja Rządowa, po porozumieniu z Komisją Dewizową wyjaśnia, iż wnioski tego rodzaju są już obecnie i będą w przyszłości załatwiane z reguły odmownie - zaznaczając, że eksport do Niemiec odbywać się może jedynie w ramach rozrachunku towarowego polsko - niemieckiego. Jednocześnie Komisja Rządowa podkreśla, że w myśl okólnika Komisji Dewizowej Nr 35 regulowanie wszelkich należności pozatowarowych z Polski do Niemiec może się odbywać w drodze przekazu tych należności przez Bank Polski.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 GRUDNIA 1938 R. DO 7 STYCZNIA 1939 R.

BELGIA. Z dniem 2 I 39 skontyngentowaniu uległ przywóz: marmuru, wyrobów z marmuru, szkła i wyrobów szklanych (poz. 845 i 862 belg. tar. celnej).

CYPR. Z ostatnio przeprowadzonych zmian w taryfie cel. zanotować należy zwolnienie od cła przędzy lnianej, o ile przywieziona zostanie w okresie do 22 VII 1939 na zamówienie fabryki tkackiej. Zwolnione zostało od cła również drzewo, przeznaczone do wyrobu skrzynek eksportowych. Zwolnienie nie dotyczy przykrojonych klepek na skrzynki.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 10 XII 1938 obowiązują następujące cła dodatkowe na zboże:

poz. 23 pszenica	23.— kć
poz. 24 żyto	24.— kć
poz. 25 jęczmień	35.— kć
poz. 26 owies	27.— kć

ESTONIA. Komitet Handlowy postanowił znieść dotychczasowe ograniczenia przywozu owoców południowych w okresie od 1 II do 31 V 39. Również cło przywozowe ma zostać obniżone na owoce południowe w wymienionym okresie.

FRANCJA. Skontyngentowany został import luster (1 I 39).

Dekretem z 30 XII 38 zniesione zostało cło na makuchy z nasion oleistych: orzechów ziemnych, siemienia lnianego, orzechów palmowych i innych.

Zniesiony został zakaz przywozu i tranzytu gryzoniów żywych i bitych, dzikich lub oswojonych, importowanych z Węgier, Jugosławii i Rumunii. Prze-

syłki z tych krajów zaopatrzone być muszą w świadectwa pochodzenia i świad. zdrowotności.

Zreglamentowanie przywozu szkła płaskiego (20 XII 38) odnosi się — według ostatnich wyjaśnień — nie tylko w stosunku do szkła z poz. 349 i 349 bis franc. tar. celnej, ale również obejmuje szkło z wyciskanymi wzorami z poz. 349 ter. W dzienniku urzędowym z dnia 29 XII 38 ogłoszono 3 dekrety, wprowadzające podwyżkę opłat portowych w Marsylii, Hawrze i Cherburgu. Opłaty w Marsylii i Hawrze podwyższone zostały zarówno od zawijających statków, jak i towarów i pasażerów; w Cherburgu podwyżka dotyczy jedynie opłat pasażerskich.

FRANCJA. Zarządzeniem z dnia 13 XII 38 utrzymano zakaz przywozu i tranzytu gryzoniów oswojonych i dzikich, żywych i bitych, jak i świeżych lub solonych skór tych zwierząt z następujących krajów: Niemiec z Austrią i Sudetami, Z. S. S. R., Węgier, Czechosłowacji, Jugosławii, Rumunii, Bułgarii, Albanii, Grecji i Turcji.

GRECJA. W związku z zawartą umową handlową z Argentyną, Grecja udzieliła zniżek celnych na niektóre towary argentyńskie, m. in. na szynki wszelkiego rodzaju i ozory (40 drachm metalowych od 100 kg), ser zwyczajny, suchy (15 dr. met. od 100 kg), parmezan (40 dr. m. od 100 kg), masło nie topione w naczyniach o wadze powyżej 4 kg brutto (80 dr. m. od 100 kg) i skóry surowe, suszone lub solone (6 dr. m. od 100 kg).

GRECJA. Na wniosek fabrykantów greckich cło na deszczułki posadzkowe z poz. 48 b greckiej tar. celnej zostaje podwyższone przeszło w dwójnasób przez podwyższenie mnożnika dla drachmy metalowej z 15 na 36.

MEKSYK. Ministerstwo Rolnictwa wydało zakaz przywozu zwierząt i produktów zwierzęcych w związku z panującą w Europie zarazą pyska i racic. Zakaz przywozu obejmuje również słomę, siano, mięso świeże, szynki surowe, mleko i śmietanę, kości, wełnę surową, włosie itp. Ograniczeniu przywozu podlegają: wyroby z mleka pasteryzowanego lub sterylizowanego jak: śmietana, masło, ser, mleko kondensowane lub sproszkowane, ser i masło z mleka nie pasteryzowanego, o ile są sprowadzane w puszkach, produkty mięsne, sterylizowane, np. szynka gotowana, mięso puszkowe, ryby suszone i solone itd. Skóry garbowane, włosie zwierzęce odtłuszczone, wełna prana, kości palone oraz prane i sterylizowane pierze dla przemysłu winny być poddane w porcie zabiegowi sterylizacyjnemu pod kontrolą weterynaryjną, podobnie jak worki i podobne opakowania z włókien roślinnych. Opakowania ze słomy, wełny drzewnej i wiórów drzewnych winny być spalone w porcie wejściowym.

NIEMCY. Ogłoszone dnia 17 XII 38 zmiany celne dotyczą m. in. suszonych jagód, wiklin koszykowych, sztucznego kauczuku, pierza oczyszczonego, wapna specjalnego gatunku i sztucznych środków pachnących.

NORWEGIA. Ze względu na możliwość rozniesienia zaraźliwych chorób, zakazany został przywóz ziemi i żwiru. Nie dotyczy to piasku i żwiru dla celów technicznych.

Z dniem 10 XII 38 r. zakazany został przywóz świeżych jarzyn.

PALESTYNA. Nowe cło na bydło wynosi 750 milsów od sztuki, 50 milsów od owiec, kóz i jagniąt. Mięso mrożone podlega odtąd cłu w wysokości 6 milsów od 1 kg. Dotychczas powyższy import wolny był od cła; przywóz zwierząt dopuszczony jest wyłącznie do Haify ze względu na obawę rozprzestrzenienia się zarazy pyska i racic. — Zwolniony został od cła cukier, przeznaczony dla celów przemysłowych.

Przy wysyłce mięsa do Palestyny załączyć należy świadectwo pochodzenia. Mięso świeże i niektóre inne rodzaje mięsa zakazane są do przywozu. Wydany został zakaz przywozu papierów, zbliżonych wyglądem do banknotów, oraz losów loteryjnych. Zmiany celne dotyczą pereł sztucznych (bez cła), kamieni szlachetnych i półszlachetnych (bez cła), nitów (7,5 milsa od 1 kg), tkanin bawełnianych (różne stawki, zależnie od wagi towarów), towarów z bawełny i kwasu węglowego (20 milsów od m sześc.) Zwrot cła na drzewo do wyrobu skrzynek cytrusowych ustalony został w wysokości 3,5 milsa, zamiast dotychczasowych 2.5 milsa. Z dniem 1 XI 38 zakazany został obrót towarowy przez porty Akko i Gazę. Zarządzenie to ma charakter wojskowy. Cło na drób ustalone zostało w wysokości 5 milsów od sztuki na okres od 1 VII do 31 I każdego roku, oraz 25 milsów na okres od 1 II do 30 VI. Wydane zostały osobne przepisy regulujące import nawozów sztucznych do Palestyny.

WŁOCHY. Ministerstwo Handlu ogłosiło, że począwszy od 1 I 39 nie będzie wydawało zezwoleń eksportowych na skóry bydlęce o wadze poniżej 40 kg.

Z ważnością od 23 XII 38 obowiązuje zniżone cło w wysokości 15 lirów od 100 kg (dotychczas 25 lirów) od kukurydzy. Równocześnie ustalony został bezcłowy kontyngent na zboże, przeznaczone do karmienia ptactwa domowego, w wysokości 50.000 q z ważnością do 30 VI 39.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Pak. Firma bułgarska pragnie nawiązać kontakt z producentami paku ze smoły z węgla kamiennego. P/32894/41/ID.

Płytki. Firma szwajcarska pragnie nawiązać kontakt z eksporterami płytek z kamienia i majoliki do wykładania posadzek i ścian w łazienkach. P/33510/65/ID.

Szkło i porcelana. Firma z Ekwadoru interesuje się importem szkła, porcelany. P/33827/21/ID.

Szkło i porcelana. Firma z Iraku pragnie nawiązać kontakt z fabrykantami szkła i porcelany. P/32895/21/ID.

Różne. Firma gdańska pragnie nawiązać kontakt z producentami jedwabiu sztucznego, farb i lakierów malarskich oraz farb dla płytek terrakotowych. — P/33789/21/ID.

Naftalina. Firma londyńska interesuje się importem naftaliny. P/33761/47/ID.

Kafelki do ścian i podłóg. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z producentami pozłacanych i posrebrzanych kafelków mozaikowych do wykładania podłóg i ścian. P/33763/65/ID.

Szkło. Firma londyńska pragnie nawiązać kontakt z producentami szkła celem reeksportu do Australii. P/33758/63.

Różne. Firma agenturowa w Szwecji interesuje się importem z Polski nast. artyk.: produkty rolne wszelkiego rodzaju, surowce i artyk. pomocnicze dla produkcji przemysłowej. E/33714/4L/H.

Sznurowadła. Holenderska firma agenturowa pragnie nawiązać stosunki handlowe z fabrykami polskimi, eksportującymi sznurowadła. P/33115/64/M.

Przędza. Holenderski przemysł dziany chciałby sprowadzać z Polski przędzę do wyrobu dzianiny bawełnianej. P/33875/46/M.

Sztywnik krawiecki. Firma perska w Teharanie prosi o oferty na materiał do usztywnienia przy wyrobie palt, t. zw. Steifungsstoff, na warunkach płatności nieodwołalną akredytywą na bank europejski według wyboru eksportera. P/34110/4.F./M.

Hafty i koronki. Firma manilska interesuje się importem haftów fabrycznych, prosząc o nadesłanie wzorów, katalogów i cenników cif Manila. Hafty mają być różnej szerokości, o długości 4 i pół do 5 metrów. Płatność nieodwołalną akredytywą, wystawianą jednocześnie z zamówieniem. P/32299/46/M.

Wyroby ze szkła i porcelany. Firma wiedeńska pragnie nawiązać kontakt z firmami interesującymi się eksportem pow. artykułów do Ameryki Płn., i które dotychczas nie są zastąpione na tamtejszym rynku. P/40/4H/ID.

Różne. Firma agenturowa w Argentynie, korespondująca w języku polskim poszukuje reprezentacji firm polskich z zakresu różnych branż. E/196/3C/H.

Różne. Firma agenturowa w Indiach Bryt. korespondująca w języku polskim pragnie nawiązać kontakt z firmami polskimi zainteresowanymi rynkiem Indyj Brytyjskich. E/34777/3B/H.

Różne. Firma agenturowa w Sjamie interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich na ten rynek. E/34855/95/H.

Tłuszcz koński. Na terenie Szwajcarii istnieje zapotrzebowanie na tłuszcz koński (Rosskammfett). — R/32089/86/25/S.

Zwierzyna. Francuska organizacja łowiecka pragnie sprowadzić w celach hodowlanych partię zwierzyny żywej (zające, bażanty, kuropatwy). R/32876/31/S.

Łój. Importem wymienionego artykułu interesuje się firma angielska. R/33247/66/S.

Mączka z krwi. Organizacja holenderska zapytuje o producentów wymienionego artykułu. R/33464/66/S.

Skóry. Firma południowo - afrykańska interesuje się artykułami do wyrobu obuwia, zwłaszcza skórami cielęcymi czarnymi i brązowymi, sznurowadłami, nićmi szewskimi, guzikami, ornamentacją itp. — P/32754/40/M.

Liny konopne, płótna workowe. Firma urugwajska pragnie nawiązać kontakt z eksporterami polskimi większych artykułów, zwłaszcza interesując się linami konopnymi, grubym płótnem bawełnianym, płótnem workowym z konopi i juty do zboża, mąki, cukru, cementu. P/34349/95/M.

Rękawiczki dziane. Firma belgijska, posiadająca oddziały w Brukseli, Londynie, Paryżu i Amsterdamie, pragnie importować rękawiczki dziane według dostarczonych przez siebie modeli. P/34380/64/M.

Hafty. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z firmami polskimi, mogącymi dostarczać hafty z koronkami do ozdoby bielizny damskiej. P/32346/64/M.

Lalki. Firma angielska interesuje się zakupem lalek w Polsce. 31477/3B/54sz.

Torebki. Firma angielska interesuje się importem torebek w formie wypchanych zwierząt. 31999/54/sz.

Wyroby czekoladowe. Firma kanadyjska interesuje się zakupem tanich wyrobów cukierniczych. — 317/60sz.

Grzebienie celuloidowe i inne. Na rynku angielsk. istnieje zapotrzebowanie na grzebienie. 31820/64sz.

SPRAWY PODATKOWE

BUDOWA NOWEGO DOMU MIESZKALNEGO A PODATEK DOCHODOWY.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w motywach wyroku z dnia 14 IX 1938 r., L. Rej. 4635/35 wypowiedział zasadę prawną, że określone w art. 3 ustawy z dnia 24 III 1933 r. o ulgach dla nowowznoszonych budowli (Dz. U. R. P. Nr 22, poz. 173) prawo potrącenia z dochodu, podlegającego podatkowi dochodowemu sum zużytych na budowę domów mieszkalnych nie jest ograniczone do nadwyżki tego dochodu ponad koszty utrzymania płatnika i jego rodziny w danym roku. N. T. A. uznał za niesłuszne zapatrywanie władzy skarbowej, w konkretnej sprawie, iż z dochodu podlegającego opodatkowaniu należy rachunkowo najpierw potrącić koszty utrzymania płatnika i rodziny, a dopiero od pozostałej ewentualnie reszty tego dochodu obliczyć ulgę polegającą na możności potrącenia z dochodu podatko-

wego kosztów wyłożonych w danym roku na budowę domu.

Według poglądu N. T. A. nie ma żadnych podstaw prawnych do ustalenia takiej kolejności wydatków i nie ma żadnego powodu do uważania za obowiązek płatnika pokrywania np. kosztów utrzymania siebie i rodziny, z dochodu bieżącego, a wydatków na nową budowę z oszczędności z przychodów nie stanowiących dochodu, podlegającego podatkowi — a nie odwrotnie. Płatnik może np. cały dochód podlegający opodatkowaniu, przeznaczyć na budowę domu i w tym przypadku przysługuje mu całkowite zwolnienie od podatku dochodowego, natomiast na utrzymanie siebie i rodziny przeznaczyć np. oszczędności darowizny i tp.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w motywach wyroku z dnia 19 I 1938 r. L. Rej. 3819/36 wypowiedział zasadę prawną, że nabywca domu niewykończonego, który następnie budowę ukończył, nie ma prawa potrącenia kosztu nabycia budowli ze swego dochodu podlegającego opodatkowaniu, jeśli z okoliczności sprawy wynika, że nabycie miało charakter lokaty kapitału, nie było zaś wyrazem woli wybudowania nowego domu. Np. dom w momencie kupna był już wybudowany, roboty zaś, dokonane przez nabywcę, obejmowały tylko pewne wykończenia, usunięcia wad i tp.

Ponadto w motywach wyroku z dnia 19 X 1938 r. L. Rej. 2314/37 N. T. A. stanął na stanowisku, że osoba, która rozpoczęła budowę nowego domu mieszkalnego, lecz przed ukończeniem budowy dom sprzedała, nie ma prawa do ulg w podatku dochodowym z art. 3 ustawy z 24 III 1933 r. o ulgach dla nowowznoszonych budowli — Dz. U. R. P. Nr 22, poz. 173.

SPRAWY SOCJALNE

UMOWY ZBIOROWE O PRACĘ W HANDLU.

Zagadnienie umów zbiorowych uregulowane zostało ustawą z dnia 14 kwietnia 1937 r., której tekst ogłoszony został w Dzienniku Ustaw Nr 31/37, poz. 242. W myśl tej ustawy układ zbiorowy pracy jest umową, która ustala warunki, jakim powinny odpowiadać indywidualne umowy o pracę lub umowy o naukę uczniów przemysłowych. Układ zbiorowy określa związane z pracą wzajemne zobowiązania stron. Przepisy układu zbiorowego nie mogą kolidować z przepisami o ochronie pracy, oraz z przepisami zawartymi w innych ustawach.

Układ zbiorowy pracy zawrzeć mogą ze strony pracodawców poszczególni pracodawcy indywidualnie lub też zrzeszeni, natomiast ze strony pracobiorców układ zbiorowy zawrzeć mogą jedynie związki zawodowe pracownicze. Układ zbiorowy pracy wiąże uczestników układu oraz członków związku, będących uczestnikami układu.

Z przepisu tego wynika, że zawarcie układu zbiorowego przez zrzeszenie lub stowarzyszenie, na podstawie uchwały większości zrzeszenia lub stowarzyszenia, wiąże wszystkich pozostałych członków zrzeszenia, jakkolwiek ci układu nie zawarli. Z drugiej strony układ zbiorowy wiąże pracodawcę również w stosunku do tych pracowników, którzy nie należą do pracowniczego związku zawodowego, który zawarł umowę.

Przepisy powyższe sięgają nawet dalej, gdyż wiążą pracodawcę nawet po jego wystąpieniu ze zrzeszenia, czy stowarzyszenia tak długo, jak długo układ zbiorowy obowiązuje samo zrzeszenie. W ramach układu zbiorowego pracodawca nie może w umowach indywidualnych przyznawać pracownikom danej kategorii warunków wynagrodzenia mniej korzystnych, niż przewiduje to układ zbiorowy. Przeciwnie — wszelkie umowy o pracę bardziej korzystne dla pracownika, niż układ zbiorowy, a obowiązujące w chwili zawarcia tegoż układu, pozostają nadal w mocy. Wynika z powyższego, że istotą układu zbiorowego jest ustalenie minimalnych stawek wynagrodzenia, o co właśnie chodzi organizacjom pracowniczym.

Warunki układu zbiorowego pracy nadają się do stosowania ich wszędzie tam, gdzie istnieje praca mało wyspecjalizowana, zmechanizowana, gdzie indywidualność pracownika oraz uzależnione od tego wynagrodzenie nie odgrywają żadnej roli. Jasnym bowiem jest, że przy ustaleniu minimalnych stawek wynagrodzenia dla pracowników, związki pracownicze nie zgodzą się na ustalenie tego minimum na poziomie pracownika najmniej wydajnego, pozostawiając pracodawcy możność odpowiedniego wynagrodzenia wyższej wydajności pracy, lepszych pracowników, lecz odwrotnie — związki pracownicze będą się starały ustalić minimum wynagrodzenia na poziomie pracownika najbardziej wydajnego. Przy czym na tle walki o stawki minimalne strony mogłyby się b. łatwo posługiwać niestosowanymi dotychczas w handlu pomorskim, a typowymi dla walk klasowych metodami lokautów i strajków.

Układy zbiorowe z szczegółowo rozbudowaną formalistyką prawną dają szeroką płaszczyznę tarć dla sporów pomiędzy pracobiorcami i pracodawcami, które najbliższą drogą docierają do inspektoratu pracy automatycznie włączonego przez układ zbiorowy, jako nadrzędny regulator stosunków pracy przy obowiązującym układzie zbiorowym.

Przechodząc do charakterystyki warunków ułożenia się stosunków pracy pomiędzy pracobiorcą i pracodawcą w handlu zwrócić trzeba uwagę na datujące się od dłuższego czasu starania organizacyj kupieckich, ażeby w stosunkach pracy w handlu przywrócić system patronalny, odrzucając wszelkie możliwości klasowego uregulowania tego stosunku, a właśnie układ zbiorowy jest przykładem takiego uregulowania tego zagadnienia.

Warunki pracy w handlu z góry odrzucają możliwość istnienia klasowego ich ujęcia, gdyż zarówno pracodawca-kupiec, jak i pracownik-pomocnik kupiecki ożywieni muszą być jedną myślą mianowicie utrzymania warsztatu pracy.

Indywidualne warunki pracy, w jakich znajdują się warsztaty kupieckie na Pomorzu często nawet w tej samej miejscowości, nie przeprowadzony podział branżowy i słaba specjalizacja uniemożliwiają zawarcie układu zbiorowego o pracę w handlu. Dopiero rozwiązanie zagadnienia organizacji branżowej kupiectwa pozwoli przeprowadzić wstępne rozmowy na temat możliwości zawarcia przez poszczególne branże układów zbiorowych.

KURSY PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH, PRZYJMOWANYCH PRZEZ UBEZPIECZALNIE SPOŁECZNE.

Zakład Ubezpieczeń Społecznych okólnikiem z dnia 31 XII 1938 r. Znak 521 P. ustalił następujące kursy, według których wymienione poniżej papiery procentowe mogą być przyjmowane przez ubezpieczalnie w okresie od dnia 1 do 31 stycznia 1939 r. na spłaty zaległych należności z tytułu składek ubezpieczeniowych z okresu przed 1 I 1935 r.

4½% Wewn. Pożyczka Państwowa kurs — 73%
5% Pożyczka Konwersyjna z 1924 r. kurs — 76%
(Obligacje 5% Pożyczki Konwersyjnej mogą być przyjmowane wyłącznie w odcinkach nom. wart. od zł 100.—)
4% Pożyczka Konsolidacyjna kurs — 73%
5½%(7%) L. Z. BGK. II—VII Em. kurs — 85%
5½%(8%) L. Z. BGK. I Em. zł/zł z 1924 r. kurs — 86%
5½%(7%) Oblig. Kom. BGK. II—III. Em. kurs — 85%
5½%(8%) Oblig. Kom. BGK. I Em. zł/zł z 1924 r. — 90%
5½%(7%) L. Z. Państw. Banku Rolnego kurs — 86%
5½%(8%) L. Z. Państw. Banku Rolnego kurs — 86%
4½% L. Z. Twa Kr. Ziem. w W-wie Em. V kurs — 69%
4½% L. Z. Twa Kr. Ziem. w W-wie z 1925 r. kurs — 69%
4% L. Z. Konw. Pozn. Ziemstwa Kred. kurs — 60%
4½% L. Z. Konw. Pozn. Ziem. Kred. Seria K. — 68%
4½% L. Z. Konw. Pozn. Ziem. Kred. Seria L. — 70%
4½% L. Z. Twa Kred. Ziem. we L-wie (55 lat zł) kurs — 69%
5% (8%) L. Z. Twa Kred. Ziem. m. Warszawy z r. 1933 kurs — 79%
5% (8%) L. Z. Twa Kred. Ziem. m. Warszawy stare kurs — 82%

OPŁATY NA FUNDUSZ PRACY OD WYNAGRODZEŃ UCZNIÓW (TERMINATORÓW).

Biuro Główne Funduszu Pracy wyjaśnia, że opłaty z art. 15 ustawy o Funduszu Pracy od uczniów (terminatorów) powinny być pobierane zarówno od zarobków wypłacanych w gotówce, jak i od równowartości świadczeń w naturze, zgodnie z przepisami § 6 ust. (%) rozporządzenia Min. Op. Społ. z dnia 29 października 1397 r. (Dz. U. R. P. Nr 83, poz. 604).

Zarazem Biuro Główne zaznacza, że pismo M. O. S. w sprawie opłat od uczniów dotyczy również uczniów handlowych.

Zgodnie z art. 477 Kodeksu Zobowiązań i art. 116 ust. 11 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr 53 poz. 468) w brzmieniu ustawy z dnia 10 marca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 40, poz. 350) umowa o naukę jest szczególnym rodzajem umowy o pracę, wynagrodzenie więc, które uczeń (terminator) otrzymuje od swego pracodawcy (mistrza) — nosi charakter wynagrodzenia za pracę i jako takie podlega opłacie, przewidzianej w art. 15 ustawy z dnia 16 marca 1923 r. o Funduszu Pracy (Dz. U. R. P. Nr 22, poz. 163)

Wszelkie sprzeczne z niniejszym wyjaśnienia i zarządzenia należy uważać za nieobowiązujące.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ za czas od 15 I do 7 II 1939 r.

a) do Stanów Zjednoczonych A. P.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania przesyłek	godz
15 I	Manhattan	Le Havre	15 I	22,15
18 I	Cherbourg	Deutschland	18 I	22,15
19 I	Georgic	Cherbourg	19 I	22,15
26 I	Bremen	Cherbourg	26 I	22,15
29 I	Washington	Le Havre	29 I	22,15
2 II	Batory	Gdynia	2 II	17,—
2 II	Queen Mary	Cherbourg	2 II	22,15
5 II	Champion	Le Havre	5 II	22,15
7 II	Hansa	Bremenhaven	7 II	22,15

b) do Ameryki Południowej

14 I	Highl Monarch	Lisbonne	14 I	22,15
18 I	Alcantara	Lisbonne	18 I	22,15
21 I	Monte Rosa	Lisbonne	21 I	22,15
30 I	Massilia	Lisbonne	30 I	22,15
1 II	Almasora	Cherbourg	1 II	22,15
7 II	Conte Grande	Genova	6 II	22.15

WPROWADZENIE DODATKOWYCH TERMINÓW DOSTAWY.

Z ważnością od 21 grudnia 1938 r. aż do odwołania, wprowadzono zarządzeniem Ministra Komunikacji, wydanym na podstawie § 11 p. 3b, R. P. T. i ogłoszonym na stacjach, dodatkowe terminy dostawy, wynoszące dla

przesyłek pośpiesznych 2 dni i dla przesyłek zwyczajnych 4 dni. Powołany § 11 p. 3b R. P. T. przewiduje wprowadzenie tego rodzaju dodatkowe terminy dostawy w wypadkach wzmożenia ruchu towarowego lub niezwykłych trudności przewozowych.

PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI POLSKICH TARYF WYJĄTKOWYCH.

Ważność taryf wyjątkowych polskiej taryfy wewnętrznej, część II, zeszyt 6, (t. zn. tych taryf wyjątkowych, których ważność jest ograniczona) została przedłużona do dnia 31 grudnia 1939 r., o ile okres obowiązywania w samej taryfie nie został wymieniony. To ministerialne rozporządzenie jest ważne bez jakiegokolwiek ograniczenia, a więc dla wszystkich taryf wyjątkowych dla komunikacji wewnętrznej (symbol „w") i granicznej (symbol „g"), jak również dla komunikacji morskiej przez Gdynię i Gdańsk (symbol „p").

DODATKI ZIMOWE W KOMUNIKACJI POLSKO-SZWEDZKIEJ PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK.

Z uwagi na pobieranie w szwedzkich portach dodatków zimowych, wprowadzono na zimę 1938/39, jak i w roku poprzednim, do taryfy dla bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Szwecją przez Gdynię i Gdańsk, część II, odpowiednie dodatki zimowe, które pobiera się od wszystkich przesyłek nadawanych w czasie od 20 grudnia 1938 r. do 31 marca 1939 r. Dodatki te obliczane będą tak samo jak przewoźne w groszach polskich.

UDOGODNIENIA DLA WYWOZU MASZYN ROLNICZYCH DROGĄ MORSKĄ PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK.

Dotychczasowa taryfa wyjątkowa pm 20 obowiązywała tylko dla przewozu pługów i ich części według pozycji taryfowej 1341 a i b. Według wymienionej taryfy wyjątkowej, w przyszłości możliwym jest również przewóz następujących maszyn rolniczych z przeznaczeniem do Afryki:

1) maszyny dla zbioru zboża i roślin okopowych (poz. tar. 1342 klasyfikacji towarowej),
2) maszyny do młócenia zboża i nasion (1343 a),
3) maszyny do czyszczenia, sortowania, suszenia i dezynfekcji zboża, nasion i roślin okopowych (1344 a).

UDOGODNIENIA TARYFOWE DLA PRODUKCJI WYSOKOWARTOŚCIOWYCH FORNIERÓW.

Według taryfy wyjątkowej pf-12 korzysta drzewo mahoniowe afrykańskie oraz drzewo orzechowe z Nigerii przy przewozie przez Gdynię wzgl. Gdańsk i nadaniu do stacji Orzechowo ze znacznej zniżki, o ile nadawca wykaże, że forniery wykonane z powyższego drzewa przeznaczone będą na eksport. Powyższe udogodnienie rozszerzono obecnie również na drzewo z drzew, które nie rosną w strefie umiarkowanej (poza osobno wymienionymi), pozycji 916 klasyfikacji towarowej.

ZMIANA ODPRAWY GRANICZNEJ W RUCHU PRZEZ ZAOLZIE.

Po ostatecznym ustaleniu nowych granic Zaolzia i dalszych obszarów, odstąpionych Polsce przez Czechosłowację, ustalono również pewne zmiany w odniesieniu do taryfowego oznaczenia granicy państwa dla linij kolejowych.

Dla taryf specjalnych PT-1 i PT-2 polskiej taryfy wewnętrznej część II, zeszyt 4, obowiązywały dotychczas jako stacje graniczne stacja Zwardoń oraz w Zaolziu stacja Gnojnik (dawniej Hnojnik). Taryfowe przejścia graniczne zostały obecnie przełożone na Świerczynowiec wzgl. Wojkowice granica państwa.

WYDAWNICTWA FACHOWE

ROCZNIK RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI 1937.

Przed kilku tygodniami ukazał się VII-y z kolei Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni, wydawnictwa będącego najbardziej pełnym źródłem w zakresie spraw portowo-żeglugowych.

W porównaniu do poprzednich wydań, układ Rocznika za rok 1937 odznacza się bardziej usystematyzowaną przejrzystością, również objętościowo przedstawia się on korzystniej. Według kolejności poszczególne rozdziały Rocznika obejmują następujące zagadnienia: wyposażenie techniczne portu Gdyni, ruch statków w porcie gdyńskim, obrót towarowy i ruch pasażerski portu w Gdyni, udział portu gdyńskiego w polskim handlu zagranicznym, stan i warunki polskiej floty handlowej morskiej, ważniejsze zagadnienia portu w Gdyni i t. d. —

Spośród aktualnych zagadnień szeroko potraktowana jest kwestia inwestycyj portowych, która ujęta została w powiązaniu z ustalonym ogólnopolskim planem 4-letnim. Analiza sytuacji w tym zakresie, jak i kwestia dalszego doinwestowania portu, znajdują tu swój wyraz jako postulaty gdyńskich sfer portowo-gospodarczych.

Na uwagę zasługuje również obszernie omówiona sytuacja na polskim rynku frachtów morskich w roku 1937, z indeksami frachtów w różnych relacjach, zanotowanymi w odniesieniu do ważniejszych grup towarowych. Uwzględniono również indeksy frachtów morskich, zanotowanych w tym samym okresie czasu za granicą, co stanowi doskonały materiał porównawczy w odniesieniu do poznania przemian koniunkturalnych w tej dziedzinie.

Przy omówieniu rynku pracy w Polskiej Marynarce Handlowej podano tabelę porównawczą płac załóg w Polsce i innych krajach, ustaloną na dzień 1 stycznia 1938 r.

Spośród rozmaitych morskich wydawnictw o charakterze almanachowym Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni posiada już ustaloną renomę, jako wydawnictwo o bogatej treści sprawozdawczo - statystycznej, stanowiące najbardziej fachowe vade mecum w zakresie spraw morskich.

UPRAWA MORZA, ZESZYT 3 — 4.

Ukazał się zeszyt 3—4 kwartalnika „Uprawa morza", organu Morskiego Kolegium Ekonomicznego w Gdyni.

Treść numeru czasopisma wypełniają artykuły-referaty, wygłoszone na zebraniach M. K. E., a mianowicie: O czynnikach rozwoju portu gdańskiego—mgr. W. Grotta, Przesłanki ekonomiczne dla powstania targów międzynarodowych w Gdyni — mgr. B. Koselnika, Związki handlowe Polski z krajami bałtyckimi — W. A. Zakrzewskiego, Walory tranzytowe portów Gdańska i Gdyni — mgr. T. Szeffera, Uzupełniające ubezpieczenie przywozu — mgr. St. Grabskiego, Gwarancje i ubezpieczenia kredytów wywozowych jako instrument pomocy handlowej w obrocie zamorskim — T. Nowackiego, i Ubezpieczenia kredytów wywozowych w Anglii — M. Hauffego.

Poza tym omówione zostały gospodarcze nowości wydawnicze polskie i zagraniczne oraz aktualne zagadnienia gospodarczo - morskie względnie problemy gdyńskie.

PRACA NA MORZU.

Ukazał się nr 1 nowego wydawnictwa pt. „Praca na morzu", będącego organem Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.

Jak wynika z artykułu wstępnego pióra U. Krzyżanowskiego, czasopismo postanowiło służyć „dźwiganiu moralnych i zawodowych wartości tego zespołu, któremu powierzono oręże polityki morskiej". Z dalszych zapowiedzi, jak i z charakteru miesięcznika wywnioskować można, że będzie się on zajmował omawianiem zagadnień, związanych z pracą polskiej marynarki handlowej, z uwzględnieniem praktycznych problemów na poszczególnych jej odcinkach.

Wskazuje na to treść pierwszego numeru pisma, które przynosi m. in. następujące artykuły: „Pojęcie winy w kolizjach a ubezpieczenia morskie" mgr. B. Wojtasa, „Artykuł 16" kpt. St. Gorazdowskiego, „Rola oficera-mechanika okrętowego" J. Stępienia, „Kilka uwag o używaniu kotwic w porcie" B. B., „Jak usunąć uszkodzenia w radio-odbiornikach?", „Jak oszczędnie ładować akumulator żarzeniowy?", „Oświetlenie statków" inż. S. Poradowskiego, „Obrona przeciwlotnicza i przeciwgazowa na statkach" itp. Treści dopełniają ponadto dział beletrystyczny oraz przegląd prasy. Artykuły ilustrowane są starannie dobranymi fotografiami oraz tablicami technicznymi.

Redaktorami miesięcznika są oficerowie maryn. handl. Br. Gubała i Br. Paszek.

EU.

MORSKIE WIADOMOŚCI TECHNICZNE.

Nr 5 Morskich Wiadomości Technicznych, organu Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich przynosi następujące artykuły: Urządzenia Portu Gdańskiego — inż. B. Nagórskiego, O zastosowaniu minii ołowianej jako farby gruntowej do podwodnej części kadłubów okrętowych — Br. Schliemanna, i Międzynarodowa Konferencja Inżynierów Budownictwa Okrętowego — Londyn 1938 — inż. G. Niemca.

Treść numeru uzupełniają poza tym techniczne wiadomości ze świata oraz kronika Stowarzyszenia.

75-LECIE TYG. ŻEGL. „HANSA".

Znane niemieckie wydawnictwo żeglugowe „Hansa", wychodzące w Hamburgu, obchodzi 75-lecie swego istnienia. Z okazji tej ukazał się jubileuszowy numer o objętości 180 stron, poświęcony obszernym omówieniom pracy żeglugi, budownictwa okrętowego i portów Rzeszy Niemieckiej w r. 1938. Również wiele uwagi poświęcono zagadnieniom rybołówstwa, rynkom frachtów morskich, nautyce oraz ratownictwu morskiemu.

Poza tym autorytatywnie omówiona została sytuacja żeglugowa w r. 1938 następujących krajów: Wielkiej Brytanii, Italii, Japonii, Norwegii, Francji, Holandii, Belgii, Danii i Finlandii.

Jubileuszowy numer jest bogato ilustrowany. Jeśli chodzi o niemiecką literaturę fachowo-morską, tygodnik żeglugowy „Hansa" odgrywa w niej niewątpliwie najpoważniejszą rolę. *EU.*

NOWA MAPA KOLEJOWA POLSKI.

Zarząd Polskich Kolei Państwowych wydał nową mapę Polski nakładem Biblioteki Polskiej" w Bydgoszczy pt.: „Mapa Polskich Kolei Państwowych i Prywatnych oraz linij samochodowych P. K. P." Mapa ta, w podziałce 1:750.000 uwidacznia i obejmuje dane według stanu z dnia 11 XI 1938 r., a więc obszar Rzeczypospolitej Polskiej (z granicami woje-

wódzkimi) łącznie z byłymi obszarami czechosłowackimi, odstąpionymi Polsce. Mapa daje doskonały przegląd systemu rzek, jezior i kanałów w Polsce. Również z niej widoczna jest przynależność poszczególnych linij kolejowych do różnych Dyrekcyj Okręgowych. Wyodrębnione są również dwu- i jednotorowe linie kolejowe, jak i stacje węzłowe i przejścia graniczne, specjalnie oznaczone. W jednej z map pobocznych przedstawiona jest sieć linij lotniczych, w innej znowuż przedstawione są porty Gdańsk i Gdynia. Inne mapy poboczne poświęcone są połączeniom kolejowym Warszawy, Łodzi, Krakowa, miejscowościom kuracyjnym Zakopane i Krynica, dalej Zagłębiu Śląskiemu i Karwińskiemu jak i sieci komunikacyjnej Bydgoszcz — Toruń. Mapa ma znaczenie pomocnicze dla prac taryfowych odnoszących się do ruchu przez porty Gdynia/Gdańsk.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI SOLONYCH I MROŻONYCH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w okresie od 9 do 14 stycznia br. w złotych za beczkę dużą śledzi, ocloną franco wagon port rybacki w Gdyni:

Polskie połowy „Pomorze" — własne solenie za matis i matfull 70,— złotych, smolmatis 67,— w kantiesach — nieczyszczone dla przemysłu 50,— zł, T. B. 45,— zł.

„Korab" — jarmuckie mleczaki 88,— zł, szkockie matisy 77,— zł, matfule szkockie 78,— zł, jarmuckie matfule 78,— zł, matis 76,— zł, smolmatis 68,— zł, spent 60,— zł.

„Mewa" i *„Delfin"* — mleczaki 90,— zł, matis i matful 78,— zł, smolmatis 70,— zł, spenty brak, szkockie smolmatis 66,— zł.

Jarmuckie importowane:

	smolmatis	matis	matfull
trójka	76,—	82,—	brak
I trade	74,—	81,—	brak
ordinery	65,—	71,—	75,—

Szkockie matiesy: za medium, selected i large 120,— zł.

Szkockie twardo solone: crowny i inne od 65,— do 85,— zł zależnie od miejsca połowu i miesiąca połowu oraz jakości.

Importowane norweskie: SLOO od 40,— do 44,— zł, VAAR od 31,— do 36,— zł, islandzkie mniejsze 63,— zł, większe 67,— zł, Schneidehering 110,— zł.

Islandzkie matiesy — 75,— zł.

Śledzie zamrożone za 50 kg: holenderskie i belgijskie 26,— zł, równo układane 27,— zł, norweskie 25,— zł, śledzie świeże w lodzie norweskie 38,— zł za 95 kg.

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE PRZYBRZEŻNYM, DALSZYM I DALEKOMORSKIM.

Sytuacja w polskim rybołówstwie przybrzeżnym mimo pokładanych nadziei przez naszych rybaków, odnośnie pojawienia się szprotów w pobliżu naszych wybrzeży — nie zmieniła się na lepsze. Spowodowało to zwiększony import szprotów i śledzików, których dowozy zwłaszcza ze Szwecji były ostatnio dość ożywione. Poza tym dowożono również pewne partie dorszy oraz śledzi świeżych, mrożonych w lodzie.

W związku z nierównomiernymi połowami szprotów za granicą, skąd surowiec ten importujemy do Polski, Ministerstwo Przemysłu i Handlu idąc na rękę przemysłowi rybnemu na wybrzeżu oraz w zapleczu, uruchomiło ostatnio także kontyngenty na przywóz szprotów z Wielkiej Brytanii, Holandii i Belgii.

Z połowów dalszych zanotowano ostatnio niewielkie dowozy dorszy, pochodzących z wypraw kilku silniejszych gdyńskich kutrów rybackich w okolicach duńskiej wyspy Bornholm na Bałtyku. Są to stosunkowo małe dowozy a to z tej przyczyny, że wyjeżdża na nie stale jeszcze zbyt mała ilość naszych kutrów.

Jeśli chodzi o połowy dalekomorskie, w związku z zakończonym w połowie grudnia ub. roku tzw. sezonem jarmuckim, większość statków rybackich naszych przedsiębiorstw dalekomorskich połowów śledzi zakończyła już swą pracę: za wyjątkiem kilku lugrów, które poławiają u południowo-zachodnich wybrzeży Anglii.

Część dalekomorskiej polskiej flotylli rybackiej przybyła już do Gdyni na leża zimowe, przyjazd reszty natomiast spodziewany jest jeszcze w ciągu bieżącego miesiąca.

Po udanej wyprawie dalekomorskiej na morze Białe, zorganizowanej przez Towarzystwo Dalekomorskich Połowów „Pomorze" w Gdyni jeszcze w grudniu ub. roku, udał się z początkiem stycznia br. ponownie trawler rybacki „Eugeniusz" na wody arktyczne. Przybycie jego do Gdyni spodziewane jest w ciągu najbliższych dni.

PIERWSZY TRANSPORT ŚLEDZI ŚWIEŻYCH Z NORWEGII.

Dnia 10 stycznia rb. nadszedł do portu rybackiego w Gdyni norweskim statkiem „Svanholm" pierwszy transport świeżych śledzi w lodzie w ilości 1.510 skrzyń o wadze 181.200 kg. Cena za sk. tych śledzi ocloną franco wagon Gdynia wynosi 38,— złotych.

Wymienionym statkiem nadszedł równocześnie transport norweskich śledzi mrożonych w ilości 1. 231 skrzyń.

Z uwagi na właściwości i przydatność tych śledzi dla celów przemysłu wędzarniczego, dowóz surowca jest bardzo na rękę gdyńskim wędzarniom i fabrykom konserw.

KONFERENCJA W SPRAWIE IMPORTU SZPROTÓW.

Dnia 9 stycznia rb. odbyła się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni konferencja, poświęcona zagadnieniom, związanym z importem szprot oraz sytuacją w wędzarnictwie wybrzeża.

W konferencji tej wzięli udział przedstawiciele firm importujących szproty oraz przedstawiciele Morskiego Urzędu Rybackiego i Urzędu Morskiego.

Po stwierdzeniu faktycznego stanu rzeczy w zakresie pracy firm importujących szproty, w związku z przydziałem drugiej części tegorocznych kontyngentów, wywiązała się dyskusja, w której poruszono aktualne kwestie, dotyczące pracy wędzarnictwa na najbliższy okres czasu.

WZROST TABORU RYBACKIEJ FLOTY DALEKOMORSKIEJ.

Towarzystwo połowów dalekomorskich „Delfin", współpracujące z towarzystwem połowów dalekomorskich „Mewa" nabyło ostatnio w Niemczech dwa używane parowe statki rybackie typu kombinowanych trawlerów. Wymienione jednostki przystosowane są do połowów dalekomorskich zarówno sieciami ciągnionymi, jak i pławnicowymi. Statki te mają 39 mtr. długości, wyposażone są w maszyny o mocy 450 HP. i mogą pomieścić około 1.000 kanties, czyli beczek morskich śledzi wzgl. innych gatunków ryb.

Obydwa nowozakupione trawlery rybackie przybędą do Gdyni w ciągu stycznia, gdzie poddane zostaną remontowi w Stoczni Gdyńskiej. Eksploatacja ich przewidziana jest w przyszłym sezonie. Tabor rybacki towarzystwa „Delfin" składa się więc obecnie z dwóch nowych lugrów oraz dwóch używanych trawlerów.

AKCJA SPECJALIZACJI FACHOWCÓW-POLAKÓW W ZAKRESIE RYBOŁÓWSTWA DALEKOMORSKIEGO.

Postępujący żwawo naprzód rozwój polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, który związany jest również z pracą innych dziedzin, jak solarnictwa, przemysłu wędzarniczo - konserwowego itd. wyłania sam przez się konieczność kształcenia fachowców zarówno w zakresie obsługi technicznej, handlowej, jak i sanitarno - kontrolnej czy naukowo - badawczej.

Rok 1938, który z uwagi na poważny wzrost taboru naszej dalekomorskiej flotylli rybackiej, jak i pozytywnych osiągnięć w zakresie samych połowów należy uważać za pewnego rodzaju punkt zwrotny w historii polskiego rybołówstwa śledziowego jest również pewnym wyraźnym krokiem naprzód w akcji szkolenia fachowców - śledziarzy.

W ciągu szeregu miesięcy przebywali bowiem na studiach, względnie praktykach w poważnych zagranicznych ośrodkach handlu i przemysłu rybno - śledziowego z ramienia Stacji Morskiej w Gdyni, ichtiolog Mgr Cięglewicz, z ramienia Państwowego Instytutu Higieny — lek.-weteryn. dr Rutkowski, z ramienia Morskiego Instytutu Rybackiego p. W. Kozakiewicz, pełniący obecnie funkcje referenta rybołówstwa w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni oraz z ramienia Rady Handlu Zagranicznego p. T. Serwa, handlowiec.

Terenem praktyki specjalizacyjnej w zakresie rybołówstwa śledziowego wymienionych osób były względnie są: Holandia, Wielka Brytania oraz kraje skandynawskie.

Kronika zagraniczna

NIEMIECKIE RYBOŁÓWSTWO DALEKOMORSKIE W OŚWIETLENIU ANGIELSKIM

Roczna konsumpcja śledzi solonych w Niemczech wynosi 1.200.000 beczek, ostatnio zaś po przyłączeniu nowych terenów, wzrosła do 1.300.000 beczek.

Stosunek ilości spożywanych śledzi solonych z własnych połowów do ilości importowanych ilustruje poniższa tabela:

Rok	Niemieckie połowy własne (beczek)	Import (beczek)
1925	100.262	1.219.525
1932	294.650	823.270
1933	399.208	577.652
1934	511.589	470.342
1935	516.165	511.090
1936	576.366	556.177
1937	726.716	527.243

Wartościowo produkcja niemiecka w 1925 roku wynosiła tylko 4 miliony marek. W r. 1937 stosunek ten wynosił już 16 milionów marek wartości, a dochodził do 12.800 tysięcy marek za śledzie importowane.

Przeciętna cena za beczkę wynosiła w roku 1925 — 43,80 marek, podczas gdy w r. 1937 spadła do 24,10 marek.

Z powyższych zestawień widać, w jak szybkim tempie odbywa się rozwój niemieckiego rybołówstwa dalekomorskiego. Angielskie sfery rybackie zastanawiają się w związku z tym nad zagadnieniem, czy ten rozwój wynika z założeń czysto ekonomicznych, czy też jest sztucznie podsycany przez zainteresowane sfery finansowe. Na podstawie rozważań dochodzą one do wniosku, iż z przemysłem połowów dalekomorskich związane zostało ściśle szereg okręgów, skoncentrowanych wokół Emden, Vegesack, Leer i Glückstadt. Przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich są wszy-

stkie bez wyjątku spółkami akcyjnymi. Subskrypcja akcyj przedsiębiorstwa, osiadłego w jednym z powyższych centrów, odbywała się przeważnie przez mieszkańców danego miasta lub jego okręgu. Przemysł taki jest więc ściśle związany z egzystencją niemal każdego mieszkańca danego okręgu. W konkluzji opinia angielskich sfer rybackich nie wypowiada się wyraźnie na temat, czy rozwój niemieckiego rybołówstwa dalekomorskiego jest oparty na zdrowych podstawach ekonomicznych, podkreśla jedynie, iż jest ono silnie wprzągnięte w łańcuch gospodarstwa narodowego Niemiec.

W dalszym ciągu stwierdza się znaczny postęp w rozwoju techniki połowów, jak też i samej floty rybackiej. Jako przykład podaje się, iż w r. 1910 niemiecki statek rybacki wymagał 14 dni na dojazd do miejsca połowów i powrót do swego portu, obecnie zaś tylko 4 dni. W r. 1910 w ciągu jednej podróży statek przywoził od 300 do 500 kanties, obecnie zaś nowoczesny lugier zdolny jest pomieścić do 1.500 kanties. Tym samym ilość poławianych śledzi w r. 1910 w porównaniu z obecnymi połowami wzrosła dziesięciokrotnie.

Przechodząc do zagadnienia samego gatunku śledzi sfery angielskie stwierdzają, że niemieckie śledzie solone są gorsze od angielskich, a to na skutek stosowanego przez Niemców systemu t. zw. twardego solenia, który daje śledzie mniej smaczne, niż gdy są one lekko solone. Sfery te liczą się jednak z możliwością przejęcia przez niemieckie rybołówstwo systemu „lekkiego solenia", co zrówna gatunek śledzi niemieckich z angielskimi. Główną jednak przeszkodę w tym widzą angielscy fachowcy w braku odpowiednich chłodni w punktach, gdzie się koncentruje niemieckie rybołówstwo dalekomorskie, oraz gdzieby śledzie gatunku lekko solonych — jako łatwo psujące się — mogły być przechowywane. Konsumpcja ich jest bowiem w Niemczech nieduża i wynosi zaledwie 25% ogólnej konsumpcji śledzi solonych i pokrywana jest w całości przez Anglię.

W reasumcji powyższego, angielskie sfery rybackie liczą się zupełnie poważnie z usamodzielnieniem się niemieckiego przemysłu śledziowego od rynku angielskiego, głównie w zakresie śledzi „twardo solonych".

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W ANGLII.

Według doniesień „Fishing News", w miejscowości Milford Haven na wybrzeżu Walii, notowano za śledzie świeże z połowów trawlowych z dowozów w okresie od 9 do 12 stycznia br. następujące ceny przeciętne na 1 cran (179 do 200 kg): 66 do 60 sh. i 48 do 42 sh., przy czym cena maksymalna dochodziła do 102 sh. za cran. Dowozy śledzi były średnie.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W HOLANDII.

Według doniesień holenderskiego „Visscherijblad" na aukcjach rybnych w Holandii notowano za śledzie świeże z połowów lugrów w dniach 9 i 10 stycznia br. następujące ceny za skrzynię wagi 50 kg:

Scheveningen	3,80 do 4,— gld. hol.
Ijmuiden	6,50 do 4,20 gld. hol.

Dowozy śledzi były nierównomierne.

EKSPORT ŚLEDZI SOLONYCH Z WIELKIEJ BRYTANII W OKRESIE 11 MIESIĘCY 1938 ROKU.

W okresie 11 miesięcy 1938 r. wywieziono z Anglii i Walii ogółem 2.495.815 cwts śledzi solonych, podczas gdy w 1937 r. 3.178.109 cwts, ze Szkocji — 2.664.302 cwts. (2.049.730 cwts. — w 1937), czyli razem z Wielkiej Brytanii — 5.160.117 cwts (5.227.839 cwts w 1937 r.).

We wspomnianym okresie wywóz z Wielkiej Brytanii wyniósł do Polski 780.004 cwts (621.859), do Niemiec — 877.511 cwts (858.978), do Łotwy — 145.797 cwts (186.454), i Litwy — 152.415 cwts (86.496). (GAM).

BADANIA NAD ZUŻYTKOWANIEM PLANKTONU.

Państwowy Instytut Biologiczny na wyspie Helgoland przeprowadza obecnie badania, czy dałoby się zużytkować plankton do wydobycia białka i tłuszczu.

Chodzi tu o mikroskopijne małe zwierzątka i rośliny, pływające w morzu. Plankton składa się z około 56 proc. roślin i 44 proc. zwierzątek. Rośliny te zawierają od 0 do 54 proc. kwasów krzemowych, od 20 do 80 proc. węglowodanów, od 10 do 13 proc. białka i okrągło 2 proc. tłuszczu. Natomiast plankton zwierzęcy wysuszony zawiera 60 proc. białka, 20 proc. węglowodanów i od 7 do 12,5 proc. tłuszczu, czyli te same składniki co najlepsze mięso. Plankton roślinny zaś posiada taką samą wartość odżywczą co mąka żytnia. Wiadomo, że większa część ryb i pewne gatunki wielorybów żywią się prawie wyłącznie planktonem. Dotychczas jednak nie wyjaśniono sprawy konserwowania planktonu i wydzielania go z wody morskiej za pomocą wirówek.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Niezałatwiona dotychczas sprawa pozwoleń przywozowych i przydziału dewiz na towary kolonialne utrzymuje w dalszym ciągu nienormalną sytuację na rynku krajowym. Sytuacja tego rodzaju uniemożliwia normalny handel w artykułach kolonialnych i powoduje, że przedsiębiorstwa nastawione wyłącznie na import tych artykułów, chcąc się utrzymać, zmuszone są zaopatrywać się w towary u kupców gdańskich po cenach wygórowanych, ponosząc przy tym straty. Toteż z niecierpliwością oczekują importerzy gdyńscy wyników konferencji importowej, która zdaniem ich powinna tę bolącą kwestię rozwiązać w postaci stabilizacji i normalizacji importu towarów kolonialnych.

Podane niżej ceny poszczególnych artykułów nie uległy zasadniczo zmianie z podanych wyżej względów. Stan zapasów towarów w magazynach celnych, na które brak pozwoleń pozostał również bez zmian.

Kawa:

Na rynkach zagranicznych panuje obecnie mocniejsza tendencja na kawy brazylijskie. Na rynku wewnętrznym daje się odczuwać prawie zupełny brak kaw niebieskich. Jak już wyżej zaznaczyliśmy, przyczyną tego jest wstrzymanie transakcyj wiązanych, w których jedynie importowane mogą być kawy niebieskie. Ceny kaw oclonych niższych gatunków kształtują się loco magazyn importera: Rio 7 — 3,40 zł, Victoria 5 — 3,45 do 3,50 zł, Santos żółty — 4,— zł, zielony — 4,20 do 4,30 zł, Capitania — 3,50 do 3,60 zł, Guatemala 5,40—5,50 zł, Maragogyppe — 5,50—5,60 zł za 1 kg.

Herbata:

Na rynkach zagranicznych sytuacja bez zmian. Na rynku wewnętrznym utrzymuje się dotychczasowy stan wytworzony wstrzymaniem kontyngentów i dewiz.

Notowane ceny za 1 kg oclonej herbaty są następujące: Cejlon pospolity — 14,50 do 15 zł, Cejlon średni — 15,50—16,50 zł, Cejlon specjalny od 17 zł, Sumatra 13,80—14 zł, Darieeling 16 do 17 zł.

Korzenie:

Na rynkach zagranicznych panuje obecnie mocna tendencja na cynamon Lignea, wskutek braku tego artykułu. Brak również pimentu, na który jest także mocniejsza tendencja. Na rynku krajowym wskutek tego zwyżkowały ceny tak jednego, jak i drugiego artykułu. Poza tym sytuacja pozostaje bez zmian. Ostatnie notowania cen za 1 kg towaru oclonego loco magazyn: pieprz czarny 3,50 do 3,55 zł, pieprz biały 4,20—4,35 zł, piment 6,60—6,70 zł, cynamon Lignea 5,75—5,85 zł, cynamon Cassia Vera 6,30—6,50 zł.

Owoce suszone:

W owocach suszonych nie notowano zmian. Na śliwki kalifornijskie dokonano już podziału kontyngentów i kupcy oczekują w tych dniach pozwoleń przywozu. Spodziewane ceny tego artykułu notowano ostatnio 1,72 do 1,80 zł zależnie od asortymentu. Sułtanki tureckie utrzymują się prawie w tej samej cenie 1,80—2,00 zł, sułtanki greckie 2,05 zł, migdały włoskie słodkie 7,30 do 7,60 zł, jądra orzechów laskowych włoskich i francuskich 6,40 do 6,50 zł, orzechy ziemne 2,25 do 2,35 zł, daktyle francuskie zniżkowały na 15,50 do 16 zł za 1 skrzynkę 5 kg, śliwki bośniackie 80-tki — 1,35 zł, 90-tki — 1,20 zł, 100-tki — 1,15 zł.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

s/s „Valencia“ przywiózł dnia 7 stycznia br. z Palermo 3.267 skrzyń cytryn włoskich, 1.755 skrzyń cytryn z Syrakuz, oraz z Catanii: 2.242 klatek mandarynek, 2.063 klatek pomarańcz, 495 skrzyń cytryn i z Messyny 1.189 skrzyń cytryn.

Dnia 12 stycznia nadszedł do Gdyni s/s „Sicilia“ z transportem 39.223 skrzyń (1.490.447 kg) pomarańcz palestyńskich, w tym mała partia grapefruitów. Cała partia przeznaczona dla importerów polskich. Dla importerów gdańskich nadeszło 1.100 skrzyń — 41.800 kg pomarańcz i grapefruitów.

Dnia 16 stycznia przybył do Gdyni s/s „Aasne“, który przywiózł z Istambulu 63 worki — 3.540 kg orzechów, z Calamaty 3.887 worków — 98.300 kg koryntek, rodzynek i fig, z Candii 1.190 worków — 25.751 kg, koryntek, rodzynek i fig. Dla Gdańska nadeszło z Calamaty 80 worków koryntek o wadze 2.000 kg oraz 432 worki sułtanek o wadze 1.998 kg z Candii.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 1 do 15 stycznia br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne razem 7 przetargów, których przebieg przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 2 stycznia wystawiając:

930 skrzyń pomarańcz palest. Pritas — sprzedano: 200 skrz. w cenie 1—1.05 zł 1 kg

1250 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 300 kl. w cenie 11,50 zł 1 klatka

1000 klatek mandarynek włoskich Gennaro — sprzedano: 915 klatek w cenie 12,— zł 1 klatka

192 klatek pomarańcz włoskich Taroche — sprzedano: 60 klatek w cenie 1,38 zł 1 kg

465 klatek pomarańcz włoskich Fedexport — sprzedano: 265 klatek w cenie 1,15—1,20 zł 1 kg

50 skrzyń grapefruitów palestyńskich — sprzedano: 20 skrzyń w cenie 22—23 zł 1 skrzynia

273 beczek jabłek kanadyjskich — sprzedano: 33 beczek w cenie 56—58 zł 1 beczka

25 beczek jabłek włoskich szampańskich — sprzedano: 23 beczek w cenie 1—1,10 zł 1 kg

310 koszy fig włoskich — wycofano

139 skrzyń cytryn włoskich Gutodauro — sprzedano: 10 skrzyń w cenie 65 zł para

163 skrzyń cytryn włoskich Spina 490-tki — sprzedano: 163 skrzyń w cenie 35 zł skrzynia

200 skrzyń cytryn włoskich Maquiafies — sprzedano: 85 skrzyń 390-tki po 28,50, 490-tki po 35,— zł

40 bel jąder orzechowych tureckich — sprzedano: 40 bel w cenie 6,55 zł 1 kg

448 worków koryntek greckich — sprzedano: 35 worków w cenie 1,06—1,08 zł 1 kg

dnia 5 stycznia wystawiono:

1875 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 1875 klatek w cenie 11,50 zł 1 klatka

350 klatek pomarańcz włoskich Gennaro — sprzedano: 350 kl. w cenie 1,24 zł 1 kg

600 klatek pomarańcz włoskich Spina — sprzedano: 600 klatek w cenie 1,25 zł 1 kg

92 klatek pomarańcz włoskich Taroche — sprzedano: 92 kl. w cenie 1,30—1,40 zł 1 kg

200 klatek pomarańcz włoskich Blond — sprzedano: 200 klatek w cenie 1,12—1,20 zł 1 kg

40 klatek pomarańcz włoskich Spina — sprzedano: 40 klatek w cenie 1,20 zł 1 kg

900 skrzyń pomarańcz palest. Pritas — sprzedano: 900 skrz. w cenie 0,85—1,03 zł 1 kg

585 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 585 kl. w cenie 11,50 zł 1 klatka

15 beczek jabłek kanadyjskich — sprzedano: 15 beczek w cenie 56,50—57,— zł 1 beczka

28 skrzyń grapefruitów palestyńskich — sprzedano: 20 skrzyń w cenie 22—23 zł 1 skrzynia

99 skrzynek daktyli z Iraku — sprzedano: 12 skrz. w cenie 2,05 zł 1 kg

12 worków migdałów włoskich — sprzedano: 12 w. w cenie 7,05—7,10 zł 1 kg

100 skrzynek sułtanek tureckich H 10 — sprzedano: 100 skrz. w cenie 1,83—1,86 zł 1 kg

413 worków koryntek greckich — sprzedano: 413 w. w cenie 1,05—1,07 zł 1 kg

dnia 11 stycznia wystawiono:

635 skrzyń pomarańcz palest. Pardess — sprzedano: 635 skrzyń w cenie 0,99—1,02 zł 1 kg

300 skrzyń pomarańcz palest. Pritas — sprzedano: 300 skrzyń w cenie 1,— zł 1 kg

300 skrzyń pomarańcz palest. Hercules — wycofano

400 skrzyń cytryn włosk. Fedexport 490-tki — sprzedano: 385 skrzyń w cenie 34,50—35,— zł 1 skrz.

369 skrzyń cytryn włosk. Fedexport 490-tki — sprzedano: 18 skrz. w cenie 35 zł 1 skrz., 360-tki — sprzedano: 10 skrzyń w cenie 28,— zł 1 skrzynia

40 beczek jabłek włoskich — sprzedano: 3 b. w cenie 1,— zł 1 kg

20 beczek jabłek kanadyjskich — sprzedano: 20 b. w cenie 56,50—58 zł 1 beczka

97 skrzynek daktyli z Iraku — sprzedano: 97 skrz. w cenie 2,05 zł 1 kg

9 worków migdałów włoskich — sprzedano: 2 w. w cenie 7—7,20 zł 1 kg

400 worków rodzynek Eleme — sprzedano: 260 work. w cenie 1,34—1,35 zł 1 kg

2200 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 2200 klatek w cenie 11,25—11,30 zł 1 klatka

250 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 250 klatek w cenie 1,20 zł 1 kg

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 3 stycznia, wystawiając:

800 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 800 skrz. w cenie 83—93 gr 1 kg

1284 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 1.284 klatek w cenie 11—11,05 zł 1 klatka

568 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano: 568 skrz. w cenie 1,20—1,24 zł 1 kg

50 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 50 skrz. w cenie 23,25—24 zł 1 skrzynia

400 w. koryntek greckich — sprzedano: 400 w. w cenie 1,03 zł 1 kg

1604 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 1604 skrz. w cenie 31—33,50 zł 1 skrzynia

dnia 5 stycznia wystawiono:

575 skrz. pomarańcz palest. — sprzedano: 575 skrz. w cenie 1,01—1,03 zł 1 kg

1140 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 1.140 skrz. w cenie 31,75—34 zł 1 skrzynia

1214 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano: 1.214 skrzyń w cenie 1,10—1,36 zł 1 kg

969 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 969 kl. w cenie 11,05—12 zł 1 klatka

dnia 10 stycznia wystawiono:

100 skrz. grapefruitów palest. — sprzedano: 100 skrz. w cenie 25—28 zł 1 skrzynia

400 w. koryntek greckich — sprzedano: 400 w. w cenie 1,03—1,04 zł 1 kg

200 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 200 skrzyń w cenie 32,50—34,50 zł 1 skrzynia

129 beczek jabłek duńskich — sprzedano: 43 beczek w cenie 1,05 zł 1 kg

3615 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 3.615 klatek w cenie 11,10—11,35 zł 1 klatka

800 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 800 skrz. w cenie 1,32—1,34 zł 1 kg

815 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano: 815 skrz. w cenie 0,93—1,01 zł 1 kg

dnia 13 stycznia wystawiono:

800 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 800 skrzyń w cenie 32—34 zł 1 skrzynia

242 beczek jabłek włoskich — sprzedano: 242 beczek w cenie 1,20—1,30 zł 1 kg
2300 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 2.300 klatek w cenie 10,50—11,35 zł 1 klatka
1100 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 1.100 skrz. w cenie 0,88—1,02 zł 1 kg
950 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano: 950 skrz. w cenie 1,20—1,40 zł 1 kg
100 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 100 skrz. w cenie 26,25—28 zł 1 skrzynia.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 10 stycznia 1939 r. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych:
45.388 skrzyń pomarańczy palestyńskich,
17.169 klatek pomarańczy włoskich
28.312 klatek mandarynek
40.704 skrzyń cytryn,
5.515 skrzyń grapefruitów.

W porównaniu do stanu owoców, zanotowanego dnia 30 grudnia ub. roku zapas pomarańczy palestyńskich wzrósł o 100%, natomiast zmniejszył się zapas pomarańczy włoskich. Zapas mandarynek i cytryn utrzymał się na poziomie poprzedniego okresu. Zapas grapefruitów wzrósł o ca 40%.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

Jak nas informują kupcy miejscowi transakcje w owocach południowych dokonywane są w ostatnim czasie na rynku wewnętrznym po normalnych cenach przy pewnym wzroście zainteresowania. Większe zainteresowanie nie wpłynęło na zwyżkę cen wskutek dość dużych zapasów towaru w magazynach. Na zwiększenie zainteresowania wpłynęła zmiana pogody.

Ostatnio notowano ceny pomarańcz palestyńskich od 0,95—1,05 zł 1 kg, cytryny włoskie 64—65 zł para, mandarynki włoskie ca 12 zł 1 klatka, grapefruity palestyńskie nie cieszą się zainteresowaniem i notowane są ca 28 zł skrzynia, jabłka kanadyjskie ca 1,20 zł 1 kg.

Nadeszły do Gdyni już pierwsze partie pomarańcz włoskich malinowych, które sprzedawane są w cenie ca 1,40 zł za 1 kg. Artykuł ten cieszy się jak zwykle dobrym popytem.

Kronika zagraniczna

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ

Szacowane zbiory kawy na sezon 1938/39 przedstawiają się w poszczególnych krajach jej produkcji następująco:

Columbia	4.250.000 worków
Ecuador	230.000
Venezuela	600.000
Costa Rica	350.000 do 375.000 worków
Guatemala	800.000
Haiti	400.000
Mexico	600.000
Nicaragua	300.000
Puerto Rico	30.000
Salvador	900.000
Jamajca	60.000
Indie holenderskie	1.000.000
Afryka (Kenya, Tanganyka, Uganda)	695.000

Obliczają, że ogólne zbiory niebieskiej kawy będą wynosiły około 13.500.000 worków.

Brazylia:

Eksport w listopadzie wyniósł 1.218.000 worków w porównaniu do 942.000 worków w tym samym miesiącu roku 1937 i 1.230.000 worków w roku 1936. Ogólny eksport w pierwszych jedenastu miesiącach roku 1938 wyniósł ogółem 16.187.000 worków, w porównaniu do 10.968.000 worków w tym samym czasie roku 1937. Jest to nadwyżka o 5.219.000 worków, czyli 47,6 proc. Ceny powoli zniżkują od 6,81 cts na kontrakt marcowy D do 6,20 i od 4,47 do 4,13 na kontrakt Rio. Sytuacja ekonomiczna i polityczna światowa wpłynęła na zmniejszone zainteresowanie w zakupach. W każdym bądź razie niewiele jest znaków poprawy ekonomicznej. W pierwszej połowie listopada ub. r. zniszczono 151.000 worków tak, że ogólna liczba zniszczonej w Brazylii kawy dochodzi do 64.361.000 worków.

Jest brak w lepszych Santosach.

Kolumbia:

Silne deszcze, spowodowane przez to powodzie i obsuwanie się ziemi na szosy i szyny kolejowe spowodowały utrudnienia transportu, tak że stosunkowo mała ilość kawy kolumbijskiej osiągnęła na rynku światowym zwyżkę ceny o około 1 do 1,5 cts. USA.

Abisynia:

Na rynku abisyńskim widać już teraz wpływ Italii. W roku 1937 zakupiono tam bowiem 21.150 kwintali podczas gdy w roku 1936 zanotowano sprzedaż zaledwie 4,144 kwintali. Rozróżnia się dwa gatunki kawy: Harrar i Abisyńską. Lepszą jest kawa Harraru. Ogółem produkuje się około 20.000 ton rocznie.

Herbata:

Ogółem importowano do Wielkiej Brytanii w pierwszych 10-ciu miesiącach roku ubiegłego od

358.964.094 lbs do 416.917.587 lbs, gdy eksport zmniejszył się z 57.983. 707 lbs do 56.109.623 lbs. Zapasy w Wielkiej Brytanii były dnia 31 październik ub. roku wyższe, t. z., że wynosiły 214.017.000 lbs w porównaniu do 170.131.000 lbs w analogicznym okresie poprzedniego roku.

Konsumcja światowa, jak donosi Association for Tea Culture in the Netherlands Indies, zwiększyła się w roku 1937 o 10.935.000 kg na 399.549.000 kg. Zwyżka ta spowodowana została przez konsumcję Rosji Sowieckiej o 3.000.000 kg, Stanów Zjednoczonych o 6.000.000 kg i Afryki o 2.000.000 kg wyższa. Udział Indii Holenderskich w stosunku do Wielkiej Brytanii i Holandii zmniejszył się do 37,3 proc., w porównaniu do 72,7 proc. w roku 1929. Jawa eksportowała od stycznia do sierpnia ub. r. 85.092.777 lbs. Z tego 10.218.760 poszło do Stanów Zjednoczonych.

Ciężkie deszcze na Cejlonie spowodowały dobre zbiory powyżej przeciętnych, o ładnym aromacie. Od stycznia do sierpnia ub. r. wysłano 183.488.640 lbs, (158.578.281 lbs w roku 1937). Z tego 131.787.677 lbs eksportowano do Wielkiej Brytanii, 12.014.527 lbs do Afryki, 10.258.627 lbs do Australii i Ameryki.

Notowania Nowojorskie w USA. (Centach):

	Grudzień 5	Listopad 15
Brazylia:		
Santos 4 C&F	7.15—7.60	7,20—7.60
Rio 7/8 (Victoria) C&F	4.70	4.85
Jawa Robusta Weshed C&F	6.20	6.35
Maracaibo:		
Trujillo	6.75	7.25
Cucuta washed	12.75	13.—
La Guayra:		
Caracas washed	11.75	7.25
Puerto Cabello washed	11.5	12.—
Columbia:		
Bogota Good washed	13.—	13.25
Manizales Excelso	13.5	13.5,
Medellin excelso	13.75	14.00—14.25
Mexico Cordoba washed	11.75	12.—
Tapachula	11.—	
Coatepec	13.25	
Guatemala good weshed	10.75	
San Salvador washed firsts	11.5	
Jamajca	6.75	7.—

A. Wiatrak.

IMPORT I TRANSPORT BANANÓW DO FRANCJI.

Wpływ produkcji kolonialnej na żeglugę morską szczególnie się uwydatnia w żegludze francuskiej, zajętej przewozem bananów na statkach specjalnych, przeznaczonych wyłącznie do przewozów tego rodzaju towarów. Flota francuskich „bananowców" rozwijała się stale pomimo ogólnego kryzysu w żegludze. Czasopismo France Transports" podaje ciekawe zestawienie liczbowe uwydatniające rozwój przewozów bananów do Francji. Przede wszystkim zauważyć należy wzrost od 1928 r. przywozu bananów z kolonij własnych tak, że już w 1935 r. ich przywóz przewyższa import bananów z zagranicy, a w 1937 r. przekracza nawet 99% ogólnego importu.

Import bananów do Francji

Rok	z zagranicy	z kolonij	razem
1928	106.808	4.385	111.193
1929	122.474	5.260	127.734
1930	175.543	8.400	183.943
1931	200.935	13.148	214.083
1932	197.248	27.332	224.580
1933	161.767	38.625	200.392
1934	119.288	51.328	170.616
1935	71.778	82.571	154.349
1936	52.927	121.572	174.499
1937	1.026	168.112	169.138

Udział różnych kolonij w dostarczaniu bananów przedstawia poniższe zestawienie:

Rok	Francuska Afryka Wschod.	Kamerun	Gwadelupa	Martynika	Gujana
1928	3.995	—	1.340	552	—
1929	6.580	—	527	718	—
1930	9.274	—	2.277	761	—
1931	11.926	—	4.289	1.122	—
1932	17.521	—	11.712	4.548	—
1933	22.610	592	16.405	9.188	—
1934	26.791	1.871	16.840	14.234	—
1935	35.978	7.740	26.140	19.558	—
1936	52.101	16.862	35.011	25.690	232
1937	64.663	19.736	51.564	39.249	387

Głównymi portami dowozu bananów do metropolii są Rouen 29%, Dieppe — 23%, Le Havre — 15%, Marsylia — 12%, Nantes — 10%, Bordeaux — 9%, inne — 2%.

Największe nasilenie przywozu przypada na miesiące zimowe i wiosenne, zmniejszając się w lecie i jesieni, kiedy produkcja owoców we Francji jest szczególnie obfita.

EKSPORT OWOCÓW CYTRUSOWYCH PALESTYŃSKICH DO KOŃCA 1938 ROKU.

Do końca grudnia 1938 r. załadowano w portach palestyńskich 4 miliony skrzyń owoców cytrusowych, co w porównaniu z rokiem 1937 stanowi zwyżkę o 10%. Z ogólnej ilości 4 mil. skrzyń przypada na pomarańcze 3.200 tys. skrzyń, około 650 tys. na grapefruity i ponad 80 tys. na cytryny; pozostała ilość na inne owoce. W Haifie załadowano ogółem 1.814 tys. skrzyń, w Jaffie 1.420 tys., 721 tys. w Tel Aviv i 22 tys. tranzytem w Port Saidzie.

Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze.